

Intervento al Primo Maggio di Lari su

“Militarizzazione delle ferrovie ed economie di guerra”

Salve,

sono Maurizio Rovini, ex macchinista delle ferrovie e da sempre militante della CUB. La CUB sindacato di base storico, nato dagli anni Settanta, che ha fatto della lotta dei lavoratori autorganizzati, senza deleghe né compromessi, la sua qualità intrinseca.

Questa sua libertà dai lacci ideologici gli ha permesso di attraversare questi cinquant'anni di lotte, di vittorie e di sconfitte con una lucidità particolare.

Da sempre contro la guerra e la militarizzazione nelle ferrovie, la CUB ha sempre mantenuto alto il senso della indignazione verso lo sfruttamento della classe, a favore della sicurezza del trasporto per tutti e non solo per i lavoratori, per cui ha accompagnato, sostenendola, ogni forma di autorganizzazione.

Anche in questi ultimi anni, nel silenzio dei media, organizza scioperi partecipatissimi, contro i contratti capestro, per la sicurezza e la salute dei lavoratori e dei pendolari, per riprendere il senso di un trasporto pubblico per tutti, contro ogni forma di privatizzazione.

Negli ultimi anni, dopo l'inizio della guerra in Ucraina, sotto la spinta di direttive europee, le ferrovie sono cambiate in funzione della guerra. Sono stati creati dei corridoi privilegiati per il trasporto veloce di uomini e mezzi, il progetto TENT-T (Trans-Europe Transport Network) che mira a collegare tutte le regioni entro il 2040 e i nodi principali entro il 2030.

Quello che ci interessa più da vicino è il corridoio che parte da Livorno e arriva a Goteborg in Svezia (il corridoio mediterraneo – scandinavo) e che passa dalla linea Pisa Firenze poi su fino a Palmanova in Friuli e si collega con il corridoio Adriatico Baltico. A Palmanova c'è un centro di smistamento importante per tutto il nord Italia. Da questo centro sono passati tutti i carichi di armi per la guerra in Ucraina.

Questo corridoio, da dove passano ovviamente non solo mezzi militari, ma anche altre merci, viaggiatori compresi, presentava dei restringimenti alla facilità di trasporto dei mezzi pesanti, degli imbuti che rendevano difficile il passaggio di treni particolarmente lunghi, circa 740 metri, che possono trasportare anche esplosivi con una scorta militare.

Questi restringimenti sono stati individuati attraverso la collaborazione sancita da un accordo del 15 aprile 2024 tra RFI e Leonardo. Questo accordo esplicita la totale servitù militare del trasporto ferroviario alle esigenze militari e di guerra attraverso il concetto di Dual-use (civile e militare): le linee ferroviarie civili sono anche linee di trasporto militare. Questo accordo ha prodotto la reazione di alcuni ferrovieri, che da allora si sono organizzati in un coordinamento “Ferrovieri contro la guerra”, di cui faccio parte, che cerca di far conoscere la realtà di quello che sta avvenendo, sia ai ferrovieri che a tutti i cittadini.

Insieme ad altre organizzazioni di lotta come i No Base di Pisa e Pontedera, il coordinamento antimilitarista livornese e altri, abbiamo promosso un presidio a Pontedera, dove il quarto binario della stazione era stato allungato, con un finanziamento della Commissione Europea, in virtù proprio dell'accordo RFI- Leonardo. Il quarto binario permetterà la sosta dei treni militari particolarmente lunghi, fermi lì in attesa di giungere a Tombolo o ripartire per il Nord, lungo il corridoio scandinavo mediterraneo.

Monitorando, per quanto è possibile, il traffico ferroviario sulla tratta Pisa Firenze, c'è la certezza che almeno un grande trasporto militare attraversi Pontedera ogni settimana. Ogni treno sono 26 – 30 container e quando sono scortati da una vettura viaggiatori con militari a bordo sono probabilmente carichi di esplosivi, sono guidati spesso da giovani macchinisti del Genio Ferroviario, ma anche da personale di MercitaliaRail, o di altre aziende di trasporto.

Nessuno può garantire la sicurezza assoluta che non possano succedere incidenti. Come sappiamo, nella trasformazione delle ferrovie iniziata con Moretti negli anni 2000, la sicurezza ferroviaria è diventata un parametro statistico, ovvero, non si ricerca più la sicurezza assoluta, ma una sicurezza compatibile con la continuità del traffico, con eventi che possono comunque accadere. La nuova filosofia della sicurezza ferroviaria l'abbiamo vista all'opera proprio sotto la direzione di Moretti con il disastro e la strage di Viareggio. Le sentenze della magistratura hanno accertato che i dirigenti condannati, tra cui anche Moretti, aveva fatto circolare mezzi per il trasporto di merci pericolose obsoleti, non più compatibili con gli standard europei, su linee che non erano state ammodernate per quel tipo di trasporto.

Con la spinta che proviene dall'Europa, che chiede di fare presto, forse perché pensa di poter fare una guerra alla Russia entro il 2040, il problema della sicurezza dei trasporti si sta ingigantendo. Questo potrà portare sicuramente a nuove criticità, ed è per questo che le associazioni dei familiari delle vittime di Viareggio stanno supportando il lavoro dei Ferrovieri contro la guerra.

La guerra sta entrando nelle nostre vite lentamente, ma progressivamente. Cambierà anche il nostro modo di lavorare. Con il decreto Omnibus in discussione al Parlamento Europeo si parla di modificare i limiti dell'orario di lavoro del personale dell'industria militare e della logistica (quindi anche delle ferrovie) in tutti i settori che hanno a che fare con la guerra: meccanico, chimico, logistico, programmatori IA etc. e portarlo oltre il limite massimo attuale delle 13 ore continuative.

Il potenziamento ad uso bellico delle ferrovie ha ovviamente un costo che rientra nei massicci investimenti nella produzione di armi di questi ultimi anni.

Diamo qualche numero:

Programma SAFE: 800 miliardi di possibili indebitamenti (per chi ovviamente ha i conti in ordine nel patto di stabilità e non riguarda l'Italia che è fuori) che saranno usati principalmente dai paesi più deboli. Con alcuni vincoli: obbligo di acquisire prodotti europei e solo il 35% fuori UE.

I Fondi di coesione, pensati per lo sviluppo sostenibile, dirottati a finanziare infrastrutture ad uso bellico (ferrovie, porti, aeroporti, valichi autostradali) 12 miliardi di euro di cui 7,3 miliardi per l'Italia. (FED fondo europeo della difesa). Molti di questi soldi verranno utilizzati per la Marina Militare alla Spezia.

Linee di credito del **MES**.

Progetto AGILE (Accelerating Groundbreaking Innovation for Defence Europe) in vigore fino al 2027, fondo di 115 miliardi che punta alle innovazioni di prodotto (nuove bombe) e nuove tecnologie militari (droni e missili), fondamentalmente per tenere legate all'Europa le start up più innovative.

Una marea di soldi con un unico obiettivo: la guerra, produrre armi sempre più potenti attraverso anche la deregolamentazione delle leggi ambientali (che col decreto Omnibus vengono sospese per questi settori), deregolamentazione del lavoro nella produzione e nella logistica.

Ci siamo posti il tema come ferrovieri contro la guerra di come interrompere questa escalation, oltre alla documentazione e alla contro informazione.

Ed è nato il dibattito sulla obiezione di coscienza. Terreno spinoso sul quale abbiamo già fatto un convegno con i sindacati di base. I giuristi ci hanno dato delle risposte parziali nel senso che la costituzione è l'unica vera fonte di diritto che ci potrebbe tutelare, e ci sembra sinceramente un po' poco. Mentre sul lato delle azioni dirette di sciopero come per i portuali genovesi, sappiamo che questo tipo di azioni mal si adattano al trasporto ferroviario (un conto è impedire l'attracco o lo scarico di una nave da 2000 container, un conto è indire uno sciopero per fermare un treno di 30 container).

Siamo convinti che accrescere la consapevolezza della pericolosità della situazione può portare nel tempo a una reazione di massa tale da far cambiare velocemente gli equilibri che adesso sono tutti spostati sulla guerra e l'industria bellica, dall'altro lato agire collettivamente, collegando il riarmo a tutto ciò che vediamo: la trasformazione, la precarietà del lavoro, l'impoverimento, l'annullamento progressivo del welfare, creando connessioni tra le lotte. Secondo noi è più necessario che mai.

Per questo il sindacalismo di base (CUB SGB USI SI CoBAS) ha indetto uno sciopero generale il 29 maggio, per l'intera giornata, contro l'economia di guerra, contro l'aumento delle spese militari, per la pace a partire dal Medio Oriente, per investimenti in sanità, scuola, trasporto pubblico, welfare.

Collegare le lotte vuol dire anche aprire la piattaforma anche ad altre battaglie come il salario minimo, contro il genocidio in Palestina e il sostegno alla Flottilla (dove c'è un nostro compagno della CUB), contro il decreto Sicurezza che limita le proteste anche in ambito ferroviario e nelle stazioni, per l'edilizia popolare, contro la Commissione di Garanzia che limita il diritto di sciopero nei servizi pubblici, contro la mancanza di politiche industriali e contro la deindustrializzazione, contro gli omicidi sul lavoro, per la salute e la sicurezza sui

luoghi di lavoro (sono due anni dalla strage di Brandizzo e non è cambiato niente nella manutenzione ferroviaria).

Lo sciopero del 29 maggio è importante anche per fermare questa idea malvagia che pensa di rispondere alla crisi di un modello industriale e un modo di produzione con il riarmo. Oltre ad essere un modo criminale di usare il lavoro non porterà verso il superamento di una crisi strutturale e irreversibile del Capitale.

La guerra potranno fermarla solo i lavoratori autorganizzati, con la loro determinazione e la loro coscienza. I ferrovieri, come sempre, faranno la loro parte.