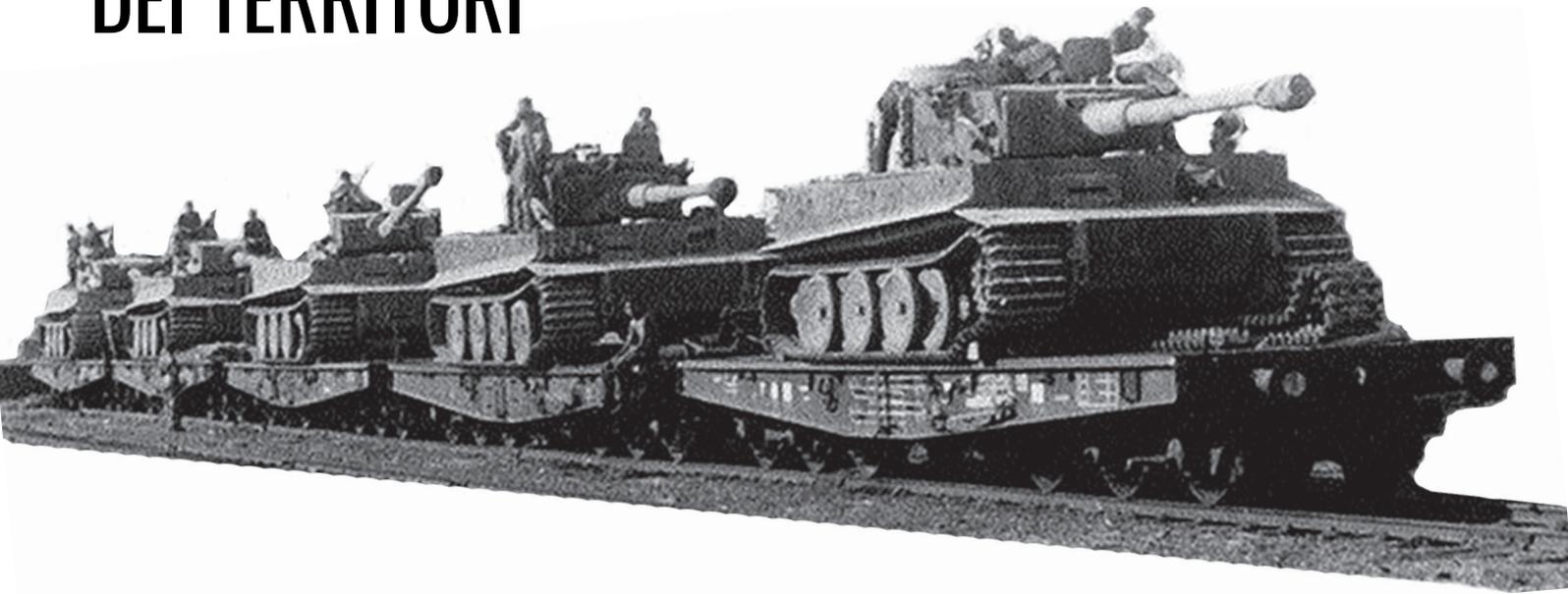


IL TAV ALL' INTERNO DEI CORRIDOI DI MOBILITÀ MILITARE EUROPEA



IL PROCESSO DI MILITARIZZAZIONE DEI TERRITORI



Questo opuscolo è la raccolta di diversi interventi realizzati da singoli e realtà politiche differenti all'interno dell'iniziativa pubblica "Il Tav all'interno dei corridoi di mobilità militare europea" svoltasi a Luglio 2021 a Torino ed organizzata dall'assemblea No Tav Torino e cintura. Le vicende che si susseguono mentre stiamo andando in stampa (febbraio 2022) mostrano una drammatica escalation militare sul continente europeo e riportano al centro del dibattito pubblico quello che provammo a mettere in luce in questo confronto nel 2021. Con il precipitare della crisi militare in Ucraina assistiamo alla scriteriata reazione dell'Unione Europea e dei governi del continente, che non perdono tempo nel rilanciare una spirale militarista che vede direttamente coinvolto il nostro Paese. Se parlare di infrastrutture di mobilità militare europea non appare più come qualcosa proiettato in un indefinito futuro ma di drammaticamente attuale, diviene invece necessario rimettere con forza al centro dei nostri discorsi e del nostro agire la necessità di fermare i venti di guerra in cui siamo immersi e mobilitarsi per un'effettiva demilitarizzazione della realtà che ci circonda.

INDICE

CHI NON SI MUOVE NON SENTE LE SUE CATENE

Nicoletta Dosio

p. 3

IL TAV ALL'INTERNO DEI CORRIDOI DI MOBILITÀ MILITARE EUROPEA

Luca Bardino

Assemblea No Tav torino e Cintura

p. 4

LA PERSECUZIONE CONTRO IL MOVIMENTO NO TAV HA LA NATO TRA I SUOI MANDANTI

Sergio Cararo

p. 8

TAV, GUERRA E RICERCA: RILANCIARE LA LOTTA ANTIMPERIALISTA E ANTIMILITARISTA NEI LUOGHI DELLA FORMAZIONE

Francesca Bertini

Cambiare Rotta

p. 11

IL MUOS E LA GUERRA NEL MEDITERRANEO

Giacomo Cacia

Movimento NO MUOS

p. 14

MEDITERRANEO ALLARGATO: L'INTERVENTO MILITARE ITALIANO ALL'ESTERO E LE AZIENDE PIEMONTESE DELL'INDUSTRIA BELLICA

Maria Matteo

Assemblea antimilitarista torinese

p. 15

LA RETI DI TRASPORTO TRANS-EUROPEE E LA GUERRA

Centro Studi "Serenio Regis"

p. 19

RESISTERE, RESISTERE E ANCORA RESISTERE PER POTER FAR SI CHE I GIOVANI POSSANO ANCORA ESISTERE

Alberto Perino

p. 20

IL TAV ALL' INTERNO DEI CORRIDOI DI MOBILITÀ MILITARE EUROPEA IL PROCESSO DI MILITARIZZAZIONE DEI TERRITORI

Nicoletta Dosio

CHI NON SI MUOVE, NON SENTE LE SUE CATENE

L'occupazione militare dei territori: in Valle di Susa è ormai una realtà stabile dal 2011, da quando la Valle Clarea fu individuata come punto cardine per la costruzione del TAV Torino-Lyon e dichiarata “zona di interesse strategico nazionale”. Da allora l'area di occupazione militare si è allargata al cantiere per l'autoporto di San Didero ed ai Comuni di Susa, Bussoleno, Chianocco, Bruzolo, San Didero, nonché Torrazza, il sito canavesano individuato per lo stoccaggio del materiale di scavo.

In quell'estate del 2011, dopo la caduta della nostra “libera repubblica della Maddalena”, vedemmo alzarsi muri, reti e cancelli, barriere di ferro e di filo spinato a fortificare il deserto d'asfalto e cemento che avanzava là dove da centinaia d'anni avevano vissuto boschi e castagneti.

E a presidiare quel fortino, arrivò l'esercito. Così vedemmo dal vivo quei corpi militari e quei mezzi che comparivano costantemente in TV, negli scenari delle guerre NATO: erano i Lince dell'Afghanistan e, prima ancora in ordine di tempo, dell'Iraq, della Somalia, della Jugoslavia, della Libia, scate-

nati in “missioni arcobaleno” e in “guerre umanitarie” contro i “popoli di troppo”.

E i militari erano gli stessi che ritornavano dalle campagne belliche o si preparavano a partire per esse. Certamente diverse erano le dimensioni, ma lo stesso lo spirito, il fine dell'occupazione: i grandi interessi economici e politici, la protervia di sentirsi padroni del mondo, la determinazione a spazzare via ogni opposizione, ogni diritto all'auto-determinazione, ogni progetto di futuro vivibile. Parallelamente fu applicata contro la nostra resistenza il diritto penale del nemico: denunce, tribunali, carceri, provvedimenti repressivi che riattualizzarono i codici fascisti.

Ma la nostra lotta continua, contro il partito trasversale degli affari che domina le istituzioni di questo nostro paese cancellando ogni memoria di liberazione e contro quest'Europa delle banche, dei capitali e della guerra: volere la pace significa opporsi concretamente ai progetti devastanti dell'UE, che condannano i territori ad essere corridoi di traffico per merci, capitali ed eserciti. In particolare, con il progetto

di costituire una specie di Schengen militare, l'UE viene ad identificarsi, anche formalmente, con la NATO. Ed acquista un ennesimo, luttuoso significato quella linea Torino-Lyon risultata del tutto inutile e ingiustificata ai fini civili e mercantili (La Valle ha già una linea internazionale ampiamente inutilizzata, su cui passa da anni il TGV francese e ora anche la Freccia Rossa italiana): oltre ai grandi profitti garantiti alla lobby delle Grandi Opere, essa costituirebbe il segmento di una via di penetrazione verso Est e verso Sud per le guerre future. È questo un motivo in più per continuare la lotta contro il TAV da parte di questa nostra Valle che non ha dimenticato le sue solide radici antimilitariste e di Resistenza. Ancora soffia il vento che, dall'agosto al novembre del 1944 portò i ferrovieri del polo di Bussoleno a scioperare compattamente contro l'occupazione nazifascista, bloccando di fatto per mesi il trasporto di truppe e le deportazioni. E ancora vive la lotta contro la guerra e la militarizzazione, dalla quale, nel 1979, nacque il documento sottoscritto all'unanimità dai lavoratori della azienda metalmeccanica Moncenisio di Condove, in cui si rifiutava ogni lavorazione funzionale alla produzione di armi:

I lavoratori delle Officine Moncenisio, considerando che il problema della pace e del disarmo li chiama in causa come lavoratori coscienti e responsabili e che la pace è supremo interesse e massimo bene del genere umano [...] – diffidano – la Direzione della loro officina dall'assumere commesse di armi, proiettili, siluri o di altro materiale destinato alla preparazione o all'esercizio della violenza armata, di cui non possono e non vogliono farsi complici. – Avvertono – tempestivamente e lealmente le autorità aziendali di non essere pertanto in nessun caso disposti a lavorare, trasportare e collaudare i suddetti materiali bellici. Esigono, dallo Stato e dal potere politico, che il pubblico denaro, che è denaro dei lavoratori, sia investito nella costruzione e nella fabbricazione di cose utili ai loro interessi, richieste dalla loro dignità umana, rivendicate dal loro senso di giustizia e dal loro amore alla pace, di cui l'umanità ha estremo bisogno. Chiedono alle organizzazioni sindacali

di appoggiare la loro strategia di pace, di propagandarla in Italia e, tramite le internazionali sindacali, fra i lavoratori di tutto il mondo; alla Chiesa cattolica e alle altre Chiese ed organizzazioni religiose di voler rilevare ed appoggiare il contenuto religioso e morale della loro presa di coscienza.

Mentre scrivo, mi arriva la notizia che sulle montagne tra la valle di Susa e la zona di Briancon è stato trovato l'ennesimo "morto di frontiera", Fahat, un ragazzo marocchino di 34 anni, il quale in questi giorni aveva tentato la traversata verso la Francia. Rabbia e tristezza. Contro questa società che garantisce il diritto di circolazione agli oppressori e lo nega agli oppressi è un dovere morale lottare, concretamente, senza tregua, fino in fondo, per liberarci e liberare il mondo.

"Chi non si muove, non sente le sue catene"

scrisse Rosa Luxemburg. Muoviamoci dunque, se non vogliamo morire incatenati.

Luca Bardino

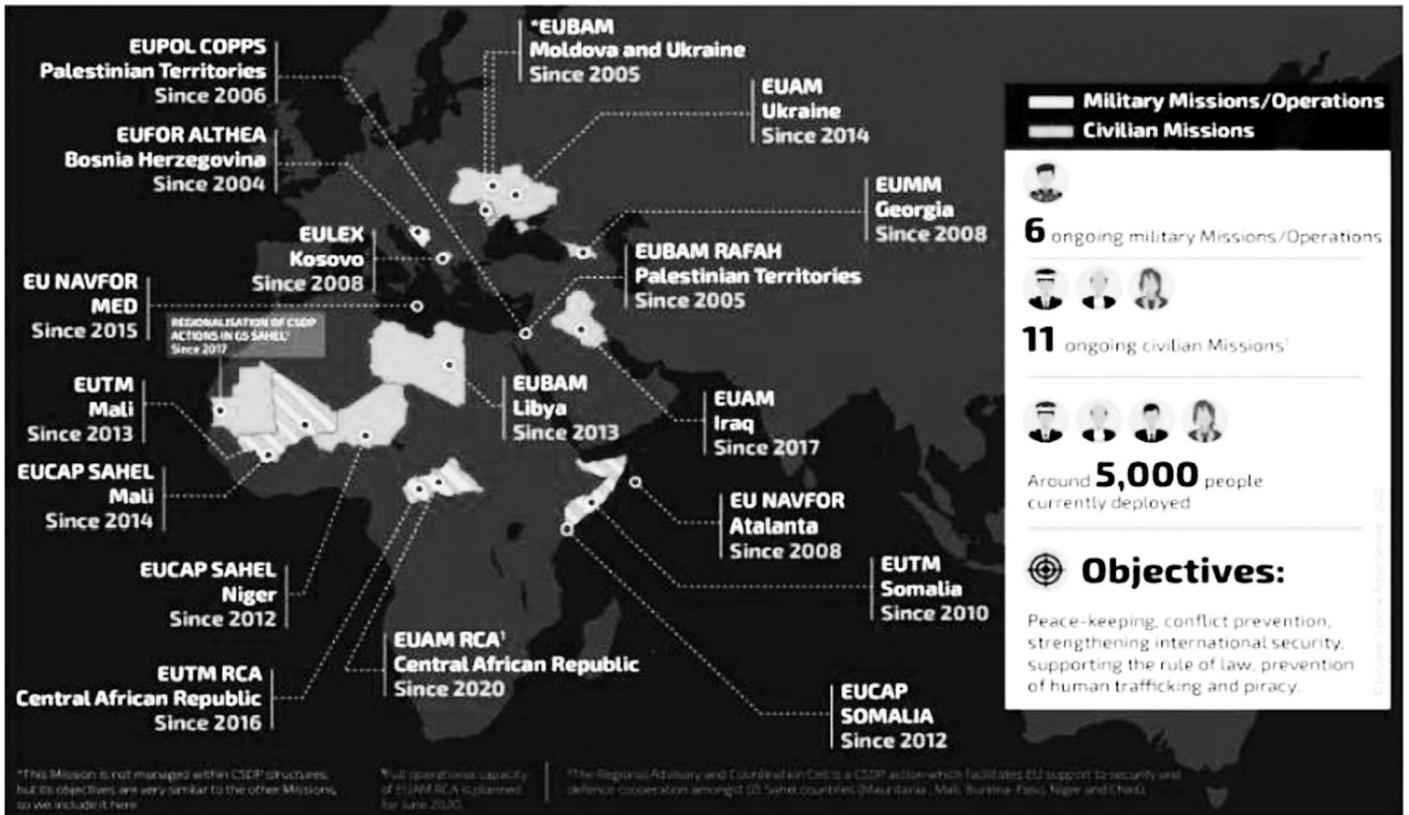
Assemblea No Tav Torino e Cintura

IL TAV ALL'INTERNO DEI CORRIDOI DI MOBILITÀ MILITARE EUROPEA

In oltre tre decenni le forze che appoggiano la realizzazione della nuova linea ad alta velocità Torino-Lione (comunemente chiamata TAV) non sono riuscite a produrre una sola ragione a suo favore che sia stata in grado di superare un'analisi tecnica costi/benefici o sopravvivere all'evidenza dei fatti col passare degli anni. I proponenti dell'opera hanno avuto vita dura nel creare ragioni a favore sempre diverse passando da fantasiose previsioni sulla crescita del traffico, smentite dalla realtà, alle menzogne più grosse, come il fatto che non esistesse ancora una linea ad alta velocità che collegasse Italia e Francia (salvo salutare magnum gaudium i nuovi Frecciarossa che portano a Parigi da dicembre 2021 passando sulla linea storica già esistente), fino a giustificare lo sperpero di miliardi di euro in quanto or-



EUROPEAN UNION CSDP MISSIONS AND OPERATIONS 2020



<https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01141727.pdf>

mai si era già iniziata a costruire e i francesi avevano addirittura già completato la propria parte (ad oggi gli unici scavi avvenuti sono relativi solo a tunnel esplorativi). Di fronte quindi a tanta insistenza nel voler portare avanti ad ogni costo un'opera costosa e oggettivamente inutile sotto il profilo economico, tecnico e infrastrutturale c'è da chiedersi quali siano le reali motivazioni alla base del progetto. Sicuramente alcune di queste risiedono negli appetiti di un blocco di interessi che opera sovente nel nostro paese legato all'imprenditoria edile, a clientele specifiche di alcuni esponenti politici e anche a infiltrazioni mafiose o poco trasparenti emerse negli anni. All'interno della stessa magistratura torinese si è costituito un gruppo che ha lavorato quasi unicamente contro il movimento No Tav, il "pool NoTav" che ebbe tra gli esponenti di punta il PM Padalino, "pizzicato" in una duratura relazione di scambi di favori tra esponenti di forze dell'ordine e della magistratura, guadagnandosi una sentenza in primo grado a tre anni di carcere per corruzione in atti giudiziari. Oltre a questo blocco di interessi favore-

vole all'opera non va però dimenticato da dove nasca il progetto, allargando quindi lo sguardo oltre le consorterie locali e nazionali che la difendono. Il progetto della TAV ha origine infatti con l'Unione Europea ed è contenuto fin dalla sua nascita all'interno del trattato costitutivo di Maastricht del 1992. La nuova linea fa infatti parte dei corridoi TEN-T (reti transeuropee di trasporto)¹, ovvero quella rete di trasporti considerati "core" (centrali/strategici) che l'UE ha individuato e che andrebbero costruiti, ampliati e omogeneizzati a livello tecnico entro il 2030. Il progetto europeo fin dagli albori ha avuto come obiettivo la costituzione di un mercato comune nel quale merci, aziende e denaro potessero circolare sempre più velocemente e con facilità, forse un po' meno le persone e ancor meno i diritti delle stesse, in ogni caso una rete di trasporti efficiente che sembrerebbe necessaria per sostenere le intenzioni di questo progetto. Ma come si può leggere il fatto che anche in questi termini il progetto della nuova Torino-Lione risulta inutile? La linea ad alta velocità esiste già e trasporta quotidiana-

1. <https://www.mit.gov.it/connettere-italia/corridoi-europei-ten-t>

2. Si consiglia la lettura di *“150 ragioni per essere No Tav”*
<http://torino.pronatura.it/wp-content/uploads/2018/03/150-ragioni-contro-la-Torino-Lione-2018.pdf>

3. <https://elpais.com/internacional/2021-11-15/la-ue-preve-realizar-en-2023-las-primeras-maniobras-militares-de-su-historia.html>

4. La prospettiva dell'uscita del Regno Unito dall'UE, uno dei paesi che in passato aveva manifestato resistenze allo sviluppo di piene capacità dell'UE in termini di difesa e sicurezza che non fossero sotto l'ombrello della NATO, ha rilanciato le iniziative per la cooperazione in materia di difesa
<https://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/01141727.pdf>

5. <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/c9ff4ff6-9a81-11e6-9bca-01aa75ed71a1>
Stato dell'Unione 2016

6. <https://www.hezelburcht.com/en/news/european-defence-fund-2021-work-programme-1-2-billion-in-eu-funding-for-collaborative-defence-research-and-development-projects/>

mente sia passeggeri che merci da una parte all'altra del confine risultando ben lontana dal punto di saturazione (il traffico merci negli ultimi decenni è diminuito sensibilmente).²

Qui risulta necessario considerare un elemento che negli anni, all'interno del dibattito pubblico, è stato spesso messo in secondo piano: l'utilità militare della nuova linea ad alta velocità. Circa da un decennio vi è un ragionamento a livello europeo sulla necessità di adeguare tutte le infrastrutture strategiche anche per l'uso militare (il famoso dual use, ovvero prodotti e costruzioni che abbiano un'utilità sia civile sia militare), dalle mappe pubblicate e successivamente dai documenti e dai progetti delle istituzioni europee si nota quanto la rete TEN-T debba rispondere anche ai requisiti necessari all'utilizzo da parte degli eserciti, di conseguenza anche la tratta Torino-Lione.

L'Unione Europea ha ormai avviato apertamente le operazioni per costituire una propria forza militare, progetto che si era messo in moto da vari anni ma che solo recentemente ha assunto le caratteristiche di qualcosa che viene affermato sui titoli dei principali quotidiani europei e nei discorsi pubblici delle istituzioni europee. Si parla ormai di una forza effettiva di 5 mila unità in ferma fissa, sempre pronte ad intervenire entro il 2025³ sotto il diretto controllo della Commissione Europea e non più come coordinazione tra diversi stati maggiori di eserciti nazionali come avviene nella PESCO, l'iniziativa di cooperazione militare tra gli stati membri. Il disordinato ritiro delle truppe NATO dall'Afganistan nell'agosto 2021 ha segnato il giro di boa che l'establishment europeo ha utilizzato per giustificare al grande pubblico la necessità di qualcosa che era già in divenire da diversi anni.

L'avvio concreto della costituzione di un esercito europeo si concretizza con la fuoriuscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea attraverso il referendum del giugno 2016, paese che per decenni si era duramente opposto a questo tipo di processo. La Brexit imprime un'accelerazione al progetto di difesa europea come dichiarato in vari sedi, tra cui anche dal generale Graziani,

presidente del Comitato militare dell'UE, in una audizione alle Camere italiane nel 2020.⁴ L'allora presidente della commissione europea Junker non perse tempo, dichiarando già a pochi mesi dalla Brexit la necessità di un rafforzamento della politica di difesa europea, ma soprattutto di “assumerci la responsabilità di proteggere i nostri interessi e il modo di vivere europeo. L'Europa non può più permettersi di fare affidamento sulla potenza militare degli altri o di consentire che il suo onore in Mali sia difeso solo dalla Francia.”⁵ (da difesa a occupazione di altri territori è un attimo). Nel novembre del 2016 viene quindi presentato dalla Commissione Europea l'European Defence Action Plan, che per prima cosa prevedeva una serie di investimenti a supporto dei progetti di ricerca e sviluppo in ambito militare (passati rapidamente dai 25 milioni di euro del 2017 a 1,7 miliardi del 2021)⁶ e di sostegno alle imprese che partecipano alla produzione di materiale bellico.

Nel 2018 viene sviluppato il Piano d'azione per la mobilità militare, che rappresenta un importante passaggio attraverso cui costruire la difesa comune. Il piano delinea una tabella di marcia in cui vengono definiti compiti, responsabilità e tempistiche ambiziose per il miglioramento di quattro aspetti della mobilità militare: aspetti giuridici, dogane, requisiti militari, tra cui norme militari relative alle infrastrutture e l'autorizzazione di movimenti transfrontalieri di merci pericolose. Questi ambiti necessitano, per essere affrontati, di strette collaborazioni, integrazioni e armonizzazioni tra norme, uffici doganali e ministeri dei diversi paesi, avanzando in questo modo nell'integrazione europea in ambito militare. Il piano sottolinea il “valore aggiunto che apporta l'Unione rendendo possibili interventi più rapidi ed efficaci da parte degli Stati membri dell'UE nel contesto della politica di sicurezza e di difesa comune e delle attività nazionali e multinazionali”, ovviamente sempre in accordo con la NATO, con la quale vengono definiti i requisiti militari da verificare. Vengono avviati studi sulle infrastrutture per determinare quanto l'attuale rete di trasporto europea “core” risponda ai bisogni del trasporto militare,

evidenziando quanto già circa il 93% del totale della rete trasporti soddisfi tali requisiti.⁷ Seguendo queste necessità nel 2017 l'Estonia avviò un progetto pilota nei paesi del corridoio Mare del Nord-Mar Baltico per la rete transeuropea dei trasporti, coinvolgendo i rappresentanti della difesa e dei trasporti dei paesi coinvolti.

L'analisi pilota dimostrò che in varie reti stradali degli Stati membri l'altezza massima consentita dai ponti stradali, nonché la loro capacità portante, non erano sufficienti per i veicoli militari di dimensioni o peso eccezionali. Analogamente, per il trasporto su rotaia la capacità di carico o le sagome dei tunnel erano in certi casi insufficienti per trasportare materiale militare sovradimensionato.⁸ Non è un caso poi che una volta ultimati i lavori di adeguamento si fosse programmata proprio nei paesi europei centro-orientali la più grande esercitazione NATO dagli ultimi tre decenni, con circa 30mila uomini coinvolti da 12 paesi. "Defender Europe 2020" fu quindi un'esercitazione muscolare volta anche a mandare un messaggio non proprio pacifico nei confronti della vicina Russia, avviata nel marzo 2020 e ridotta in effettivi e durata a causa dell'arrivo della pandemia da Covid-19, generò non pochi messaggi indignati e di preoccupazione tra le ambasciate russe e quelle occidentali.

Qualche riflessione più palese la si trova sulla pagina del Cepa (un think tank che segue la Nato) in cui si afferma che "la capacità di agire efficacemente [dell'UE] richiederà anche il rapido movimento di forze in Europa prima del loro dispiegamento nelle regioni di crisi adiacenti ai confini del blocco e oltre." Gli stessi invitano a fare pieno uso della politica europea di trasporto, presentando "proposte di progetti di infrastrutture prioritarie a doppio uso (civile e militare) che potrebbero essere co-finanziate dalla Commissione europea attraverso la dotazione per la mobilità militare del Meccanismo per collegare l'Europa (CEF). Tali progetti saranno particolarmente importanti lungo le principali rotte di rifornimento e corridoi di trasporto e coperti dalla politica della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) della Commissione europea. Tali progetti richiederanno necessariamente del tem-

po ed è vitale che gli stati membri dell'UE identifichino con urgenza i progetti che potrebbero beneficiare dei finanziamenti del CEF." Senza dimenticare i dettagli tecnici delle tendenze evolutive del settore militare, chiaramente espressa nell'indicazione di costruire pensando ad attrezzature militari più pesanti. Infatti "durante il dispiegamento di forze per le operazioni di risposta alle crisi, le restrizioni di peso sulle strade tenderanno a favorire l'uso della ferrovia o delle vie fluviali/barche. Questo perché la combinazione di camion, rimorchio e carro armato pesante potrebbe in futuro superare le 120 tonnellate."⁹

Le reti ferroviarie "core" europee risulteranno quindi sempre più strategiche anche in ambito militare, soprattutto ai fini di garantirne il trasporto in vista di un incremento delle tensioni internazionali. Assistingo infatti oltre al tentativo europeo di dotarsi di una propria forza di proiezione verso l'Est e verso i paesi africani, una guerra, per il momento solo commerciale, contro la Cina ormai dichiarata a giugno 2021 dal G7 in Cornovaglia, ma anche nei confronti di una Russia vista come minaccia costante.

La nuova tratta Lione-Torino rientra all'interno del corridoio Mediterraneo che secondo i progetti originali partendo dalla Spagna meridionale, passando per il Nord Italia va a finire, guarda caso, proprio al confine con l'Ucraina.

In questo senso va sottolineato come l'intero Nord Italia sia interessato da lavori sulle linee ad alta velocità, alcuni dei quali comportano grandi progetti analoghi alla Torino-Lione. Il

corridoio Scandinavo-Mediterraneo è interessato infatti da analoghi lavori di ampliamento se pensiamo alla nuova galleria del Brennero, che si sta scavando e che dovrebbe diventare il tunnel ferroviario più lungo al mondo raggiungendo i 64 km e abbassando di molto la pendenza della precedente tratta¹⁰. Collegherà il Mediterraneo alla penisola scandinava, attraversando per lungo il nostro paese.

La nuova linea Torino-Lione sarà realmente impattante sulla vita di migliaia di persone. Ancora prima di partire sta già devastando

7. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12081-2020-INIT/it/pdf>

8. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CE>

9. <https://cepa.org/the-cepa-military-mobility-project-moving-mountains-for-europes-defense/>

10. https://www.ilsole24ore.com/art/tunnel-brennero-va-we-build-maxi-scavottaustria-AE9J-vlx?refresh_ce=1

il territorio alpino interessato (sbancamenti di interi costoni montani, gigantesco spreco d'acqua, centinaia di forze dell'ordine dentro e intorno a cantieri costruiti come fortezze inespugnabili, zone "rosse" di interesse strategico nazionale con giurisdizioni rafforzate). Se si dovesse realmente avviare quest'opera saranno decine le fonti che andranno a prosciugarsi, determinando lo spreco di milioni di litri cubi di acqua potabile ogni mese, aumenterà l'incidenza di malattie cancerogene dovute all'aumento del traffico camion e delle polveri sollevate e dei detriti estratti, contenenti amianto, uranio e gesso. Questo insisterà su un territorio (bassa Val Susa e pianura padana) che già vive l'inquinamento atmosferico tra i più alti d'Europa, periodi straordinari di siccità estiva e autunnale causati dal cambiamento climatico, oltre a non aver mai del tutto bonificato i tanti impianti industriali chiusi alla fine del secolo scorso. Ma la costruzione di quest'opera interessa tutti quanti, il costo economico esorbitante sulle casse pubbliche in continua ascesa (è appena stato pronosticato un aumento di 624 milioni rispetto l'ultima previsione), tocca tutti ed è ancora più inaccettabile, dopo decenni di tagli e malfunzionamenti delle infrastrutture realmente necessarie ai cittadini come istruzione, trasporti pubblici locali e sanità, che vengono lasciate apposta in stato di costante declino.

Per opporsi a quest'opera, come il Movimento No Tav ripete da decenni, basta essere informati ed onesti, oltre che a tenere a sé stessi e al proprio futuro, un futuro in cui non vorremmo né assistere né partecipare a guerre.

Sergio Cararo

LA PERSECUZIONE CONTRO IL MOVIMENTO NO TAV HA LA NATO TRA I SUOI MANDANTI

La pervicacia e la brutalità, oltre che l'insensatezza economica, con cui il Tav viene portato avanti, ha molto a che vedere con alcune priorità strategiche che si è data la Nato. Nel 2016 la NATO e l'UE hanno siglato degli accordi specifici per affrontare il tema. Bruxelles, che finanzia annualmen-

te progetti infrastrutturali dei paesi membri per miliardi di euro, si è impegnata ad aggiungere gli standard della NATO nelle specifiche progettuali stanziando 6.5 miliardi di euro da spendere in sette esercizi finanziari, a partire dal 2021, per far sì che le infrastrutture strategiche europee siano conformi ai requisiti militari.

La questione è talmente importante che gli stessi Stati Uniti sono scesi direttamente in campo chiedendo all'Unione Europea di poter far parte del Military Mobility Project, uno dei 47 progetti di cooperazione militare prevista nell'ambito della Permanent Structured Cooperation (PESCO). Ai primi di maggio 2021 si è tenuta una riunione dei ministri della Difesa dell'Unione Europea in preparazione del vertice formale del 28 maggio. La riunione è approdata ad una decisione piuttosto anomala ma indicativa del nuovo clima atlantista che si respira. Infatti è stata decisa l'accettazione della richiesta degli Usa di aderire ad un progetto della PESCO, una delle due principali iniziative della difesa europea. La newsletter Affari Internazionali, ricorda che la PESCO è nata nel 2017 per favorire la cooperazione militare tra gli Stati membri dell'Unione, con importanti risvolti industriali e tecnologici, in una prospettiva di integrazione delle rispettive forze armate a sostegno della politica europea di sicurezza e difesa e delle missioni dell'Ue. Vi partecipano tutti gli Stati membri tranne Danimarca e Malta e in due anni sono stati avviati 47 progetti di cooperazione militare a geometria variabile a seconda degli interessi dei paesi europei partecipanti.

La domanda che molti giustamente si pongono è: cosa c'entrano e cosa vogliono dunque gli Stati Uniti? Secondo la Francia la PESCO punta ad essere uno dei pilastri della autonomia strategica della Ue proprio rispetto agli Usa. Non solo, essa deve spingere l'Unione Europea a maggiori ambizioni globali, fungere da motore per un maggiore impegno militare in Africa e al rafforzamento dell'industria della difesa europea. Diversamente, e proprio per non lasciare alla Francia la leadership sul piano politico/militare, la Germania e i paesi dell'Europa dell'Est vedono nella PESCO solo un contributo agli stati membri per sviluppare mi-

gliori e maggiori capacità militari, che poi possono essere impiegate tanto in missioni Ue quanto all'interno del quadro Nato, in quella che viene definita logica win-win tra l'Unione Europea e la Nato.

E' bene sapere che alcuni progetti della PESCO sono pienamente integrati in un'ottica di sinergia con la Nato, come l'iniziativa Twister per sviluppare sensori spaziali e intercettori endo-atmosferici europei da integrare nella difesa missilistica Nato. Altre iniziative sono funzionali sia alle forze armate europee sia alla Nato, oppure sono in aperta competizione con l'industria della difesa statunitense. E' il caso del drone Euromale sviluppato da Francia, Germania, Italia e Spagna e che dovrebbe fornire un'alternativa ai droni statunitensi.

Le posizioni delle varie amministrazioni statunitensi sull'ambizione all'autonomia strategica europea rispetto agli Usa sono state oscillanti. Bush l'ha contrastata, Obama l'ha assecondata, Trump ha alternato sganassoni e disimpegno dall'Europa. La nuova amministrazione Biden invece sta tornando ai fasti della vecchia Alleanza Atlantica in funzione antirusa e anticinese dove immagina gli Stati Uniti in posizione ancora di primus inter pares. Ma deve fare i conti con una tendenza opposta, cresciuta dentro la Ue, che vede gli alleati europei puntare ad un rapporto paritario e non più asimmetrico dentro il sistema decisionale, tecnologico e di standard militari della Nato. Gli USA, come abbiamo già scritto su Contropiano.org, puntano soprattutto a rafforzare il progetto PESCO sulla mobilità militare in Europa, puntando ad adeguare le infrastrutture europee (vedi appunto il Tav) ed il quadro normativo per ottenere una più funzionale mobilità delle unità e degli equipaggiamenti militari nell'Unione Europea, soprattutto verso i confini con la Russia dove la Nato sta spostando sempre più la sua linea rossa.

Dunque gli Stati Uniti hanno chiesto formalmente di aderire come Stato terzo ad un'iniziativa militare dell'Ue. Secondo Affari Internazionali, con questa mossa gli Usa da un lato hanno legittimato la PESCO agli occhi dei Paesi europei più atlantisti e meno inclini all'autonomia strategica europea

e al tempo stesso ne riducono il profilo di alternativa autonoma spinto dalla Francia. In questa ridefinizione dei rapporti interni alla Nato e tra gli Usa e la Ue, prima ancora delle vittime di possibili guerre ibride all'orizzonte, c'è già la popolazione della Val di Susa e il movimento No Tav.

L'ostinazione nel portare il progetto della nuova linea Torino- Lione e l'accanimento repressivo contro il movimento popolare No Tav, spesso va oltre la comprensione collettiva. Un progetto di cui è emersa sotto più aspetti l'insensatezza economica – oltre che la devastazione ambientale – vede però gli apparati repressivi procedere con una brutalità contro gli oppositori al Tav che lascia sgomenti e indignati. In questi anni in molti ci siamo chiesti a cosa servisse un collegamento ferroviario dalla Francia (all'origine era da Lisbona) fino a Kiev. In più occasioni ne è emersa sia la disfunzionalità sia il costo, fattori che da soli avrebbero posto fine a qualsiasi progetto infrastrutturale con queste caratteristiche. Eppure assistiamo ad una volontà di procedere che non ammette resistenze, anzi che cerca di piegarle con la forza e con una logica di occupazione militare del territorio che ha un sapore più militare che civile.

La richiesta degli Stati Uniti di entrare nella PESCO, insieme a quelle simili da parte del Canada e della Norvegia, segnala la prima volta che un membro non UE ha tentato di cercare un ruolo in uno dei 47 progetti di cooperazione nel campo della difesa del blocco. Le iniziative sotto la bandiera della PESCO hanno principalmente lo scopo di razionalizzare le capacità tra gli Stati membri, ma possono essere concesse eccezioni per ammettere gli estranei. I funzionari su entrambe le sponde dell'Atlantico vedono la partecipazione degli Stati Uniti all'iniziativa di mobilità militare come una prova per la futura cooperazione ai sensi delle norme dell'UE.

“Siamo all'inizio”, ha detto Sannino in un evento online del 12 marzo 2021 ospitato dal Consiglio europeo per le relazioni estere, riferendosi allo stato delle discussioni. Ha inquadrato la richiesta di Washington come un'opportunità per mettere in atto una “volontà politica” nei confronti di una relazione di difesa USA-UE.

11. US-EU cooperation pitch on military mobility gets positive response (defensenews.com)

12. ID 1-07 ver 6.0 (difesa.it)

In questo quadro si capisce allora l'ostinazione sulla possibilità di spostare rapidamente le truppe "da Lisbona a Kiev"¹¹ nonché l'accanimento repressivo contro la resistenza popolare No Tav in Val di Susa. Ma si spiega anche il senso di questa ridefinizione delle strategie della Nato che punta a rimuovere l'idea che le "guerre siano impossibili" a causa delle armi nucleari. Le guerre tornano ad essere possibili come strumento delle relazioni internazionali anche sul territorio europeo, giochi di potenza nella loro forma ibrida, appunto. Combattute con ogni mezzo militare e non militare con l'obiettivo di distruggere le infrastrutture, ma anche la capacità di persuasione o egemonia del nemico.

TRASPORTO MATERIALE BELLICO IN AFGHANISTAN

Al trasporto ferroviario come fattore strategico è dedicato un intero documento del Ministero della Difesa italiano del 2007.¹² Sul piano pratico viene dimostrato dal costo fatturato dalla Società Trenitalia per il trasporto ferroviario di 45 moduli abitativi caricati su 15 pianali ferroviari diretti in Afghanistan durante l'occupazione e la presenza militare italiana in quel paese, è stato di 500.000 € e comprendeva:

a) il prelevamento dei moduli presso la caserma dell'Aeronautica in Italia; b) il trasferimento degli stessi presso la stazione di partenza; c) il loro condizionamento (sono state chiuse le finestre dei moduli con appositi pannelli in legno); d) le operazioni commerciali per la spedizione; e) le operazioni relative al cambio dei carrelli a Ciop in Ucraina; f) le operazioni di scarico nella stazione finale e il trasporto fino alla base italiana di Herat.

Non è stato impiegato personale del Genio Ferrovieri per la conduzione dei treni, ma in futuro potrebbe essere valutata questa opportunità soprattutto per la gestione del tratto ferroviario che dallo Stato turkmeno penetra per alcuni chilometri in Afghanistan. Secondo il Ministero della Difesa se tale trasporto fosse stato effettuato con aerei Antonov ci sarebbe stato un forte incremento della spesa. Il costo medio per ogni Antonov dall'Italia all'Afghanistan è di circa 250.000€. Ogni aereo carica al mas-

simo dieci container. Pertanto il costo complessivo sarebbe stato di circa 1.250.000 €. Così come il trasporto di materiale bellico verso la missione italiana in Kosovo con 27 convogli che hanno permesso il deflusso del contingente italiano che aveva terminato il turno semestrale. I citati Treni hanno percorso ciascuno circa 1000 chilometri in 24÷32 ore. Tali trasporti sono potuti avvenire grazie all'Accordo "Sulla Cooperazione nel Settore della Difesa" firmato nel 2003 tra il Governo Italiano e il Consiglio dei Ministri della Serbia Montenegro.

IL CORRIDOIO V (a est del Tav)

Il Corridoio V viene definito di interesse nazionale e dovrebbe collegare l'Italia all'Ucraina attraverso Croazia, Slovenia, Bosnia-Herzegovina, Slovacchia e Ungheria. È possibile definire il Corridoio V un progetto «multimodale» in quanto si tratta di un asse combinato di infrastrutture di trasporto e di comunicazioni che permetterà l'uso combinato di diverse strutture fisse (autoporti, aeroporti, ecc.) e reti di trasporto (ferrovie, autostrade, gasdotti, elettrodotti, fibre ottiche, ecc.) per legare tra loro i Paesi europei contribuendo così alla loro coesione e integrazione economica. Il documento del Ministero della Difesa conclude che:

Il trasporto di superficie resta per la Difesa un'opzione estremamente valida, dalla quale non si può prescindere e che deve assolutamente essere integrata nel sistema globale relativo alla movimentazione delle forze d'intervento. Il trasporto ferroviario, infatti, può essere considerato, a pieno titolo, una valida alternativa di trasporto strategico"

LA FINE DEL CORRIDOIO X

Alberto Negri nel 1999 evidenziava:

L'Europa da tempo si sta giocando a Est la partita per aprire sotto il suo controllo le rotte dell'Eurasia. E' guidata da una serie di programmi comuni delineati nelle ovattate riunioni di Bruxelles, ma in realtà nelle retrovie dei campi di battaglia in Jugoslavia, Kosovo, Albania

e Macedonia, ogni Stato dell'Unione sta spingendo verso la soluzione geopolitica ed economica più conveniente. Esempio è il caso del Decimo Corridoio, la via che da Germania e Austria, passando per Zagabria, Belgrado e Skopje, ha un terminale nel porto ellenico di Salonicco e un altro nella valle che dalla Morava conduce al porto bulgaro di Vardar sul Mar Nero.

Con l'aggressione Nato alla Serbia nel 1999, il Corridoio X è stato praticamente cancellato dalle mappe e dai progetti sui corridoi strategici che sono stati rimodulati con corridoio più a nord, che attraversa Romania e Ungheria, collegando Mar Nero e Mare del Nord. Ma sul versante ovest è il Tav e la Val di Susa ad essere al centro di questo progetto di mobilità strategica chiaramente dual use cioè civile e militare. Spezzare la resistenza popolare che si oppone al Tav è così diventato un obiettivo che sia le autorità politiche ed economiche che quelle militari intendono perseguire con ogni mezzo, anche con la repressione e la militarizzazione che da anni vediamo abbattersi contro il Movimento No Tav e la popolazione della Val di Susa.

Francesca Bertini
Cambiare Rotta

TAV, GUERRA E RICERCA: RILANCIARE LA LOTTA ANTIMILITARISTA E ANTIMILITARISTA NEI LUOGHI DELLA FORMAZIONE

Martedì 13 luglio si è tenuta al CSOA Gabrio l'iniziativa "Il Tav all'interno dei corridoi di mobilità militare europea", a cura dell'Assemblea No Tav Torino e Cintura. I moltissimi spunti, delle riflessioni e dei vari interventi tenuti da giornalisti ed esperti di relazioni internazionali, militanti storici del Movimento No Tav e da movimenti e lotte territoriali antimilitariste, aveva l'intenzione di approfondire e indagare l'aspetto strategico e militare della grande opera della TAV Torino-Lione.

L'opera, infatti, rientra tra i corridoi TEN-T (Reti di Trasporto Trans-Europeo), e in particolare fa parte del corridoio V, che do-

vrebbe collegare con una serie di infrastrutture la capitale ucraina a quella portoghese. Le reti TEN-T fanno parte di uno dei progetti di mobilità militare più ambiziosi lanciati nell'ambito della difesa europea, un programma che vede la collaborazione di tutti 25 i paesi membri della Cooperazione Strutturata Permanente (PESCO).

In un momento storico segnato da una competizione sempre più aspra tra blocchi geopolitici internazionali, il polo imperialista europeo cerca di tenere il passo nella competizione anche sul piano militare, avanzando e costituendo strumenti e progetti di difesa comune e di maggiore collaborazione tra i paesi membri; tra questi il progetto della mobilità militare trans-europea e delle reti TEN-T ricopre un ruolo fondamentale. La pandemia in questo senso ha dato una forte accelerazione, infatti, proprio il parlamento europeo sottolinea che le risorse del fondo Next Generation EU rappresentano un'opportunità unica per garantire lo sviluppo delle reti centrali TEN-T entro il 2030.

Ecco spiegata l'importanza strategica per l'Unione Europea di una grande opera come l'Alta Velocità Torino-Lione, un'opera che oltre a comportare un impatto ambientale devastante per il territorio e ad essere un enorme spreco di risorse e di finanziamenti pubblici, rappresenta un tassello fondamentale nella costituzione della mobilità militare trans-europea. Infatti, proprio attraverso la lente dell'importanza che la TAV ricopre sul piano militare e della strategicità che ricopre a livello nazionale ed europeo, possiamo leggere l'ingente militarizzazione a cui è sottoposto il territorio della Val di Susa che è stata formalmente dichiarata dal governo italiano area di interesse strategico a livello nazionale, la presenza dei militari e di centinaia di truppe di occupazione all'interno del cantiere e tra i paesi, le strade e i sentieri della Val Susa, oltre all'insensata repressione poliziesca e giudiziaria che si abbatte da trent'anni contro i militanti del movimento No Tav.

All'interno di questa iniziativa, come Cambiare Rotta abbiamo portato un contributo che approfondisse il ruolo che ha il mondo della formazione, dallo specifico

13. L'intervento è stato pubblicato per intero da Contropiano.org al seguente link: <https://contropiano.org/news/scienza-news/2019/12/06/scienza-e-guerra-0121609>

dell'Università di Torino collusa con il sistema Tav fino al generale delle università italiane, nello sviluppo della ricerca militare. Nell'ultimo anno, insieme ad altri collettivi No Tav presenti in Università, abbiamo portato avanti un percorso che denunciasse e si opponesse agli accordi di ricerca che legano l'Università di Torino a TELT, la società che ha in appalto il progetto dell'Alta Velocità Torino-Lione. TELT finanzia alla nostra Università delle borse di ricerca che sono volte a dimostrare, contro ogni evidenza, quanto la TAV Torino-Lione sia in realtà un progetto ecosostenibile. L'Università di Torino, quindi, garantisce una facciata green e ambientalista ad un progetto che, com'è confermato da diversi studi tecnici, ha in realtà un impatto ambientale altissimo per il territorio e la salute della popolazione della Val di Susa.

I temi che, come Studenti No Tav, abbiamo portato avanti sono stati ovviamente la denuncia di questi accordi siglati dalla nostra università, nonché più in generale gli effetti che anni di privatizzazione della ricerca universitaria hanno prodotto. Un elemento poco indagato, e che l'iniziativa ha posto molto ben in luce, è la portata del progetto TAV aldilà della sua insostenibilità sociale e ambientale: il TAV non può essere ridotto solo a un'opera "inutile e dannosa", ma ha ruolo strategico sul piano militare di un soggetto geopolitico in formazione, come è l'Unione Europea, che nella competizione con altri soggetti geopolitici deve rafforzarsi anche in questo settore.

Se ciò è vero, se il TAV Torino-Lione ha un'utilità sul piano della mobilità militare e diventa un tassello per rafforzare la costruzione della difesa comune europea, allora è chiaro che la complicità di Unito nel sistema TAV ha una portata ancora più grave, perché significa che Unito collabora attivamente e mette a disposizione lo sforzo intellettuale dei propri ricercatori per giustificare un progetto utile alla mobilità militare all'interno dell'UE.

Certo questa non sarebbe la prima volta che Unito mette la propria ricerca al servizio di scopi poco nobili. Ne sono un esempio gli accordi con il Technion di Haifa, il Politecnico israeliano che collabora con diverse aziende che producono le armi e le tecnologie militari come droni, bulldozer impiega-

ti direttamente nell'occupazione israeliana in Palestina. Questo destino in realtà non è riservato solo ad Unito: almeno 135 università italiane (tra cui lo stesso politecnico di Torino e il prestigioso politecnico di Milano) hanno siglato accordi con Israele e lo stato sionista rappresenta un eccellente collaboratore all'interno di quello che è stato il programma quadro Horizon 2020 dell'Unione Europea in materia di ricerca e sviluppo.

SCIENZA E GUERRA

La carenza strutturale di finanziamenti pubblici alle università italiane, e il processo di privatizzazione del mondo della formazione che dagli anni '90 ad oggi è andato sempre più ad acutizzarsi, portano a far sì che la ricerca universitaria e scientifica venga finanziata da attori economici privati, con il risultato che questa è sempre più sottoposta e strumentalizzata a perseguire gli interessi economici dei privati che vi investono. La privatizzazione del sapere e della ricerca universitaria fa sì che non si possa affermare veramente che questa sia neutrale, soprattutto quando persegue obiettivi che sono volti a portare avanti gli interessi del capitale, o peggio ancora, quando è finalizzata allo studio delle tecnologie e della ricerca legata all'industria bellica.

Come ha sottolineato lucidamente il Prof. Angelo Baracca negli incontri con gli studenti del Corso di Laurea in Scienze della Pace, da sempre la scienza ha trovato impiego in campo militare: basta pensare al progetto Manhattan alla fine della seconda guerra mondiale, alle scuole estive promosse dalla NATO sulla fisica delle particelle elementari o ancora ai fisici impiegati nella commissione Jason durante la Guerra in Vietnam.¹³ Se la non neutralità della scienza è una questione ormai evidente, allo stesso tempo però è chiaro che, in un momento di forte crisi economica in cui la conoscenza e la ricerca possono rappresentare un vantaggio competitivo, si assiste a un cambio di passo. Ciò avviene sia in termini quantitativi (se si guarda ad esempio qual è l'entità dell'impiego degli scienziati per la guerra) sia qualitativi (cioè quanto la scienza è al servizio di questo Modo di Produzione Capitalistico). In una dinamica di compe-

tizione e scontro tra potenze imperialiste è evidente che l'escalation militare e l'aggressione (non solo economica) non sono che il culmine di questa competizione.

È in questo contesto che va letta l'attenzione che l'UE riserva affinché la ricerca sia indirizzata in una determinata direzione: da un lato infatti rimane la necessità di collocare l'Italia in uno scacchiere atlantista (le basi militari Nato nella nostra penisola sono lì a confermarlo) in contrapposizione a potenze come la Cina e la Russia; dall'altro lato però l'Unione Europea si deve attrezzare per rendersi sempre più autonoma come potenza imperialista, ristrutturandosi.

L'uscita della Gran Bretagna dal progetto europeo, con la Brexit, segna per gli stati membri un'avanzata su questo versante. Fatto fuori l'elemento che più ostacolava l'intento degli stati membri di darsi un impianto militare comunitario, si è registrata una vera e propria impennata da parte delle istituzioni centrali dell'UE nel portare avanti questo obiettivo. Nel 2016, Juncker istituisce l'European Defence Fund, un fondo volto a finanziare la ricerca e a sostenere progetti industriali militari. D'altra parte la pandemia ha dato un'ulteriore accelerazione a questo processo: basti pensare a come il Next Generation Eu getti le basi per la riorganizzazione produttiva dell'UE implementando gli investimenti in green economy, nella digitalizzazione, nel settore high-tech, per non parlare della ristrutturazione delle filiere produttive volte a sopprimere le cosiddette industrie zombie in favore di veri e propri campioni europei, investendo ovviamente in formazione (e in spesa militare).

A questo proposito le commissioni Difesa di Camera e Senato già ad aprile avevano stabilito che una parte dei fondi in arrivo da Bruxelles fosse dedicato anche al settore militare per «la produzione di nuovi mezzi e sistemi d'arma green volti a incrementare, vista la strategicità del quadrante mediterraneo, la capacità militare dando piena attivazione a programmi specifici promuovendo l'attività di ricerca e di sviluppo delle nuove tecnologie». Già allora si sollecitava il «dialogo con la filiera industriale e i centri di ricerca anche nell'ottica di creare distretti militari intelligenti». ¹⁴ Un vero e proprio greenwashing dell'industria delle armi.

D'altra parte, già nel biennio 2019-2020 l'Ue ha stanziato 500 milioni di euro nel settore della costruzione di armi e nello sviluppo della relativa ricerca, 100 dei quali destinati ai progetti Eurodrone e Euromale al fine di sviluppare nuovi mezzi destinati allo spionaggio o all'attacco. Tra le industrie che hanno potuto partecipare al progetto troviamo, ovviamente Airbus, Dassault e Leonardo Finmeccanica, leader nel settore militare. ¹⁵

Infine è interessante notare come, nella riorganizzazione della formazione universitaria rientrano anche le stesse Scuole di Applicazione dell'Esercito e delle Accademie militari, come avvenuto negli scorsi mesi fra Torino e Modena: al tavolo di confronto a cui hanno presenziato le principali figure dell'ateneo, della regione e il sottosegretario di Stato alla Difesa. Lo scopo e gli obiettivi erano chiari: finanziare la formazione militare e puntare a creare modelli di eccellenza anche in questo campo, rendendo più efficienti queste scuole in base ai nuovi ruoli che vengono richiesti alle figure militari, specie in paesi in cui le contraddizioni sociali si fanno più acute. Incontri come questi ci parlano quindi di una progressiva militarizzazione della società oltre che della stessa gestione della pandemia affidata dall'oggi al domani non a medici esperti ma direttamente al Generale di Corpo d'Armata come Figliuolo. Che le forze dell'ordine non facciano gli interessi della collettività ne abbiamo una prova evidente in Valle di Susa dove per portare avanti un'opera criminosa come il TAV migliaia di agenti rendono le autostrade loro personali corsie d'emergenza chiudendole ai civili, arrivando a lanciare lacrimogeni ad altezza uomo e subordinando alla questura le decisioni delle stesse istituzioni locali che a gran voce rigettano l'opera.

Come Organizzazione Giovanile Comunista riteniamo necessario costruire dentro e fuori le università una forza antimilitarista e ant imperialista capace di opporsi al progetto militare e imperialista europeo che proprio nelle scuole e nelle università viene portato avanti sempre meno sottotraccia. Significa anche svelare il volto aggressivo dell'Unione Europea che da anni viene dipinta come unione di popoli e garante di pace: le aggressioni in Libia, l'appoggio in-

14. Per approfondire si rimanda al seguente articolo: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2021/04/01/recovery-plan-dalle-commissioni-difesa-ok-alluso-dei-fondi-europei-nel-settore-armi-sottosegretario-mulle-stessa-idea-del-governo/6152853/>

15. Ne abbiamo parlato approfonditamente qui: <https://www.facebook.com/CambiareRottaTorino/photos/a.151853338>

condizionato allo Stato Sionista di Israele, la complicità con i fascisti ucraini dimostrano con evidenza che intorno ai confini europei la guerra non si è mai interrotta. Allo stesso tempo le riforme lacrime e sangue imposte ai paesi del Sud Europa ci parlano di un altro attacco, quello allo stato sociale, al lavoro e all'istruzione che invece conosciamo più da vicino e di cui, con la pandemia, paghiamo ancora più duramente gli effetti. La lotta No Tav assume quindi ancora più di prima una centralità rinnovata come lotta contro un intero modello di sviluppo che devasta, uccide e depreda ma anche perché significa opporsi alla costruzione di progetti di mobilità militare all'interno di territori europei utili al polo imperialista europeo per competere a livello militare.

Giacomo Cacia

Movimento NO MUOS

IL MUOS E LA GUERRA NEL MEDITERRANEO

Ringraziamo le compagne i compagni per questa opportunità e ci fa molto piacere che il movimento No Tav abbia deciso di fare inchiesta sulla possibilità che i corridoi per le merci diventino anche momento per la circolazione delle armi e la militarizzazione dei territori.

La guerra negli ultimi anni sta diventando una realtà concreta. Una guerra che rischia di svilupparsi su scala globale, e che coinvolge diversi attori della scena internazionale. Molti fattori ci indicano come la tendenza a una guerra globale si stia facendo sempre più marcata e ormai, con cadenza quasi mensile, si verificano incidenti diplomatico-militari che rischiano di diventare dei casus belli da cui fare partire il tutto. Tra questi indicatori il più evidente è l'incremento della spesa militare a livello mondiale. Se, come è sempre stato storicamente, le guerre si preparano e non scoppiano all'improvviso, allora è consequenziale pensare che gli attori globali stiano preparando a questa eventualità. La rincorsa agli armamenti ha conosciuto delle notevoli trasformazioni dall'89 in poi. Non siamo più di fronte a un mondo bipolare che usa lo strumento della militarizzazione

anche come forma di deterrenza reciproca. Gli attori nella competizione globale sono aumentati, e questo ha messo in crisi l'egemonia statunitense: Questo scenario è collegato direttamente allo stato di crisi in cui si trova il capitalismo che non permette più agli investimenti gli stessi tassi di profitto del passato (la c.d. crisi di valorizzazione del capitale). Per provare a superare tale crisi, si è fatto ricorso alle fusioni di aziende e alla creazione dei grandi gruppi oltre che all'intervento massiccio negli Stati delle politiche economiche neoliberiste. La nascita delle multinazionali e il loro stretto collegarsi col mondo finanziario rispondono a questa logica. Nel nostro paese, per fare un esempio lampante, la FIAT si è trasformata in un gruppo industriale e finanziario, la FCA, in cui gli introiti finanziari subordinano progressivamente quelli industriali, un processo inevitabile in un mondo in cui il 40% delle auto prodotte rimane invenduto. Questa crisi di sovrapproduzione di merci e capitali, in cui il capitalismo globale non riesce più a scorgere nuove frontiere oltre le quali allargare i propri mercati e che ha visto emergere nuove potenze industriali, si declina in una ancor più sfrenata competizione su scala globale che ha smesso i panni della competizione "pacifica" (la cosiddetta "globalizzazione") e tende oggi a riproporre, accanto alla nuova minaccia della guerra valutaria, i vecchi schemi del protezionismo e della guerra commerciale.

In questo scenario di crisi di profittabilità a cui il capitalismo non ha ancora trovato una soluzione, come nelle crisi strutturali del 1870 e del 1929 che portarono prima alla spartizione del mondo e poi alla guerra, è possibile parlare di crisi sistemica, cioè una crisi strutturale senza altra via d'uscita, se non la guerra.

In questo scenario che possiamo definire prebellico, la Sicilia – ma non solo – si trova ad essere al centro delle manovre USA nel Mediterraneo con lo sguardo rivolto verso oriente, da quello più vicino a quello più lontano. La militarizzazione della Sicilia, con le trasformazioni organizzative di Sigonella, l'implementazione del MUOS e del Porto di Augusta, l'ipermilitarizzazione di Lampedusa, passando dai droni killer ai sottomarini nucleari, consegna la nostra re-

gione alle necessità strutturali della guerra, sia come territorio da sfruttare e organizzare secondo le esigenze belliche della NATO sia come possibile bersaglio militare in eventuali, e sempre più plausibili, scenari di guerra globale.

Ma che cos'è il Muos?

MUOS è un acronimo dall'inglese per Mobile Users Objective System, in pratica un sistema di comunicazione per "utilizzatori" mobili. Consta di 4 basi terrestri, ciascuna di esse composta da 3 parabole altre 27 metri e con un diametro di 18 e annesse strutture militari. Inoltre fanno parte del progetto 5 satelliti geostazionari che sono già stati mandati in orbita, nel corso della realizzazione del progetto. Una delle 4 basi è stato deciso, fra il 2006 e il 2008, che venisse costruita proprio in Sicilia, Sicilia che già prima del MUOS ha dovuto conoscere in modo alquanto diretto l'imperialismo USA, partendo dalla base di Sigonella, a pochi km da Catania e oggi Hub per i droni spia e killer, , arrivando fino alla parziale militarizzazione di infrastrutture civili (in primis porti come quello di Augusta e aeroporti come quello di Trapani Birgi).

Senza perdere troppo tempo nei dettagli delle vicissitudini, basti sapere che il progetto doveva inizialmente essere localizzato a Sigonella, spostato poi nella base NRTF (avente già 44 antenne) presente già a Nisemi dagli anni '90 e sotto il controllo USA per il rischio di innesco di esplosivi che avrebbe generato nella base americana in provincia di Catania.

L'opposizione al MUOS in questi anni è stata durissima ed ha avuto un forte carattere popolare. A testimonianza di ciò cito lo sciopero generale autorganizzato del marzo 2013 con l'intero paese di Nisemi bloccato e le due invasioni di massa della base Usa, caso purtroppo unico al mondo, con alcuni attivisti che hanno occupato per giorni le antenne, impedendo le comunicazioni militari, e di fatto sabotando la guerra.

La repressione fortissima, che, come No Tav conoscete perfettamente, e la costruzione delle parabole ha sicuramente depotenziato il movimento.

La decisione di continuare, nonostante il nostro scopo diretto non esistesse più, è

stata presa sulla base del riconoscimento della guerra come condizione e strumento fondamentale del capitalismo, sulla guerra come motore della devastazione ambientale, della diminuzione progressiva delle spese sociali a danno di quelle militari (68 milioni di € al giorno), della fame e la miseria imposte ad interi popoli costretti ad emigrare. Denunciare la tendenza alla guerra e la catastrofe verso cui il capitalismo ci sta portando, riconoscere che abbiamo un nemico unico in quel modo di produzione e essere uno degli attori nel riannodare i mille fili in cui la lotta si dipana è il ruolo che ci vogliamo dare e l'occasione di oggi siamo certi va in quella direzione.

Mai un passo indietro fino alla vittoria!
Alla lotta compagne e compagni!

Maria Matteo

Assemblea antimilitarista torinese

MEDITERRANEO ALLARGATO: L'INTERVENTO MILITARE ITALIANO ALL'ESTERO E LE AZIENDE PIEMON- TESI DELL'INDUSTRIA BELLICA

Sangue, petrolio e buoni affari. Le truppe del Belpaese fanno la guerra in Niger, Libia, Golfo di Guinea, stretto di Ormuz, Iraq, nel Mediterraneo ed in tanti altri luoghi del pianeta. Nel silenzio e nell'indifferenza dei più, il parlamento ha approvato il rifinanziamento delle varie avventure neo-coloniali delle forze armate italiane. Il focus è sull'Africa, dove sono concentrate 17 delle 40 missioni tricolori, due in più dello scorso anno. Le missioni all'estero costano un miliardo e 200 milioni di euro, 9.449 i militari impiegati: un secco aumento rispetto alle cifre già da record dello scorso anno. Si delineano in modo sempre più netto i contorni di una nuova geopolitica italiana. La competizione internazionale è racchiusa in un triangolo con il vertice nel Mediterraneo e la base tra il Sahel ed il Golfo Persico. Il concetto di "Mediterraneo allargato" prende concretamente forma. Il ministro della guerra Guerini e altri "addetti ai lavori" stanno mandando in soffitta la retorica delle missioni umanitarie e parlano esplicitamente di "difesa degli interessi italiani". L'imperialismo italiano smette di nascon-

dersi e rivendica il proprio ruolo di competitor in un mondo multipolare ad alleanze variabili. La decisione di costruire una base militare italiana in Niger è indice della volontà di rendere stabile la presenza tricolore nell'area, facendone un avamposto per gli interessi dell'ENI in Africa. Le missioni all'estero assumono il ruolo di guerre neocoloniali per il controllo delle risorse. Le bandiere tricolori sventolano accanto a quelle gialle con il cane a sei zampe dell'ENI. Una lunga scia di sangue, petrolio e gas. La diplomazia in armi del governo per difendere gli enormi profitti dell'ENI va dalla Libia al Sahel al Golfo di Guinea. Queste aree hanno un'importanza strategica per gli interessi dell'ENI. La missione navale nel Golfo di Guinea si estende alle acque internazionali tra Nigeria, Ghana e Costa d'Avorio. In quest'area si trovano due dei maggiori produttori africani di petrolio, ossia Nigeria e Angola, paesi nei quali ENI è presente, come in Ghana e Costa d'Avorio. L'obiettivo è la protezione delle piattaforme offshore e degli impianti di estrazione. L'ENI rappresenta oggi la punta di diamante del colonialismo italiano in Africa. Sotto all'ampio cappello della "sicurezza" e della "lotta al terrorismo" si articola una narrazione che mescola interessi economici con la retorica della missione di protezione delle popolazioni locali. Popolazioni che sono quotidianamente sfruttate, depredate ed oppresse da governi complici delle multinazionali europee, asiatiche e statunitensi. Le migrazioni verso i paesi ricchi sono frutto della ferocia predatoria delle politiche neocoloniali. Tra gli obiettivi delle missioni militari italiane c'è il rafforzamento del fronte di guerra contro la gente in viaggio, per ricacciare i migranti nelle galere libiche, dove torture, stupri e omicidi sono un normale orrore.

Questo fronte si estende sin nel nostro paese, dove i militari sono stati promossi al ruolo di agenti di polizia giudiziaria e sono nei CPR, dove vengono rinchiusi i corpi in eccedenza da espellere, nei cantieri militarizzati e per le strade delle nostre periferie, dove la guerra ai poveri si attua con l'occupazione e il controllo etnicamente mirato del territorio. Per salvarsi la faccia, contestualmente al rifinanziamento delle missio-

ni militari, era stato proposto un ordine del giorno che prevedeva la revisione in chiave "umanitaria" degli accordi sottoscritti nel 2017 con la Libia. È finita nel nulla. La mozione per lo stop alla guardia costiera libica è stata respinta a stragrande maggioranza dalla Camera dei deputati. Alla fine, per non scontentare nessuno, il testo approvato prevede che nel 2022 vengano verificate "le condizioni per superare" la cooperazione con la Guardia costiera libica, trasferendola alla missione Ue Irini. Un nulla sul quale la destra e la sinistra di governo (e di opposizione) gridano vittoria. D'altra parte nella sua recente visita in Italia il presidente libico ha ricevuto garanzie di ampio sostegno da parte del governo italiano. Draghi da mesi sta facendo pressione sull'UE perché, oltre alla Turchia, paghi anche la Libia per bloccare i migranti nelle prigioni-lager della Tripolitania. Nel nostro paese ci sono porti e aeroporti militari, poligoni di tiro, aree di esercitazione, spazi dove vengono testati ordigni, cacciabombardieri, droni, navi e sottomarini. Luoghi di morte anche per chi ci abita vicino, perché carburanti, proiettili all'uranio impoverito, dispositivi per la guerra chimica inquinano in modo irreversibile terra e mare. Le prove generali dei conflitti di questi anni vengono fatte nelle basi militari sparse per l'Italia. Le armi italiane, in prima fila il colosso pubblico Leonardo, sono presenti su tutti i teatri di guerra. Le guerre che paiono lontane sono invece vicinissime: le armi che uccidono civili in ogni dove, sono prodotte non lontano dai giardini dove giocano i nostri bambini. Ogni due anni tra novembre e dicembre si tiene a Torino "Aerospace & defence meeting", mostra mercato internazionale dell'industria aerospaziale di guerra. La convention, giunta alla sua ottava edizione, sarà ospitata all'Oval Lingotto, centro congressi facente parte delle strutture nate sulle ceneri del complesso industriale dell'ex Fiat. La mostra-mercato è riservata agli addetti ai lavori: fabbriche del settore, governi e organizzazioni internazionali, esponenti delle forze armate degli Stati e compagnie di contractor. Alla scorsa edizione parteciparono 600 aziende, 1300 tra acquirenti e venditori ed i rappresentanti di 30 governi. Il vero fulcro della convention sono gli incontri bilaterali per stringere accordi di cooperazione e ven-

dita: nel 2019 ce ne furono oltre 7.500. Tra gli sponsor ospiti del meeting spiccano la Regione Piemonte e la Camera di Commercio subalpina. Settima nel mondo e quarta in Europa, con un giro d'affari di oltre 16.4 miliardi di euro e 47.274 addetti con alti livelli di specializzazione, l'industria aerospaziale rappresenta uno dei maggiori settori manifatturieri in Italia nell'ambito dei sistemi integrati ad alta tecnologia.

L'industria aerospaziale di guerra è un'eccezione piemontese, con un giro d'affari annuale di 3,9 miliardi di euro e 14.800 addetti. La gran parte delle aziende italiane dell'aerospazio si trova in Piemonte. La regione offre l'intera gamma delle competenze e delle qualifiche, nonché un sistema produttivo in cui si connettono i settori produttivi con quelli dei servizi, in un'intensa cooperazione con le università e altri settori della formazione. In Piemonte, ci sono ben cinque attori internazionali di primo piano: Leonardo, Avio Aero, Collins Aerospace, Thales Alenia Space, ALTEC. Intorno alle industrie maggiori c'è un ampio indotto di piccole e medie imprese, che a loro volta partecipano alla biennale dell'aerospazio che si svolge a Torino cui prendono parte la gran parte delle imprese mondiali di primo piano. Nelle foto dei meeting passati si vedono alveari di uffici, dove persone eleganti vendono e comprano i giocattoli, che distruggono intere città, massacrano civili, avvelenano terre e fiumi. Giocattoli di guerra. Guerre combattute con armi costruite a due passi dalle nostre case. L'industria bellica è un business che non va mai in crisi. L'Italia fa affari con chiunque. A Torino sorgerà la città dell'aerospazio, un nuovo polo tecnologico dedicato all'industria di guerra. Il ministero dello sviluppo economico, il MISE, considera il Piemonte un'area di crisi industriale complessa ed ha deciso di investire i fondi del PRRI –Progetti di Ri-conversione e Riqualficazione Industriale per continuare a finanziare l'esangue settore dell'automotive e la fiorente industria aerospaziale di guerra, destinandovi 140 milioni di euro. Il progetto coinvolge Regione Piemonte, Comune, Politecnico, Università, Camera di Commercio e Unione Industriale di Torino, Api, Cim 4.0, il Distretto aerospaziale piemontese e Tne. Inutile dire

che chi vive in Piemonte probabilmente ha altre necessità, come casa, reddito, salute, istruzione. Provate ad immaginare quanto migliori sarebbero le nostre vite se i miliardi impiegati per ricacciare uomini, donne e bambini nei lager libici, per garantire gli interessi dell'ENI in Africa, per investire in armamenti e per i militari nelle strade, fossero usati per scuola, sanità, trasporti. Provate ad immaginare di farla finita, sin da ora, con stato, padroni, militari, polizia. Ci raccontano la favola che una società complessa è ingovernabile dal basso mentre ci annegano nel caos della gestione centralizzata e burocratica delle scuole, degli ospedali, dei trasporti. Puntare sulla costruzione di assemblee territoriali, spazi, scuole, trasporti, ambulatori autogestiti non è un'utopia ma l'unico orizzonte possibile per farla finita con lo stato e il capitalismo. Bloccare le missioni all'estero, boicottare l'ENI, cacciare i militari dalle strade, bloccare la produzione e il trasporti di armi, contrastare la mostra mercato dell'industria aerospaziale di guerra sono concreti orizzonti di lotta.

Centro Studi "Serenio Regis"

LA RETI DI TRASPORTO TRANS-EUROPEE E LA GUERRA

Sin dal lontano autunno 2005, con la prima militarizzazione della valle e lo sgombero violento dei presidianti di Venaus a cui seguì lo sgombero, ancora più violento con largo uso di lacrimogeni CS, del 27 giugno 2011 della Maddalena di Chiomonte, la nostra valle è oggetto di militarizzazione crescente per l'implementazione di vari cantieri legati ai lavori del Tav Torino-Lione.

In questi giorni l'occupazione militare si sta espandendo sia nel Comune di Chiomonte che in quello di Giaglione. Da pochi mesi è stato lanciato un appalto superiore a 5 milioni di euro per realizzare un nuovo sito di tipo militare con recinzioni invalicabili dotati di jersey e concertine a lama di fabbricazione israeliana, sistemi di videosorveglianza, logistica ecc. per le forze dell'ordine, esercito e altro ancora nel Comune di San Didero. Prevediamo che poi toccherà ai

Comuni di Salbertrand (area di trattamento del materiale estratto dalle gallerie e fabbricazione dei conci), Susa (uscita tunnel di base), Caprie (deposito smarino), e più in là Avigliana, Rivalta...per la tratta nazionale. Con la sua approvazione del 20 gennaio 2021, il Parlamento Europeo ha terminato la procedura “Sulla revisione degli orientamenti relativi alla rete transeuropea di trasporto (TEN- T)” 2019/2192(INI). Cosa sono le reti TEN-T? Le reti di trasporto trans-europee (in acronimo dall’inglese Trans-European Network – Transport), sono state delineate dall’Unione Europea con l’obiettivo di realizzare un’integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo stradale, ferroviario, fluviale, portuale, aeroportuale al fine “di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell’Europa”. [MIT Governo]

Il documento citato porta alla luce un aspetto inquietante che potremmo definire: TEN-T e la guerra.

Riportiamo tre passaggi significativi tratti dal documento rintracciabile qui.

Il Parlamento europeo,

...vista la sua risoluzione dell’11 dicembre 2018 sulla mobilità militare

Orientamento strategico 49:

sottolinea che la politica in materia di infrastrutture di trasporto offre una chiara opportunità per potenziare le sinergie tra le esigenze di difesa e la rete TEN-T, con l’obiettivo generale di migliorare la mobilità militare in tutta l’Unione, tenendo conto dell’equilibrio geografico e considerando i potenziali vantaggi per la protezione civile; insiste affinché le infrastrutture di trasporto nell’ambito delle tratte transeuropee della rete giudicate idonee a un duplice uso siano adattate rigorosamente in linea con il principio del “duplice uso”, onde soddisfare le esigenze civili e di difesa; invita la Commissione a mantenere la sua proposta originaria per il finanziamento della mobilità militare nel quadro del QFP 2021-2027.

Motivazioni:

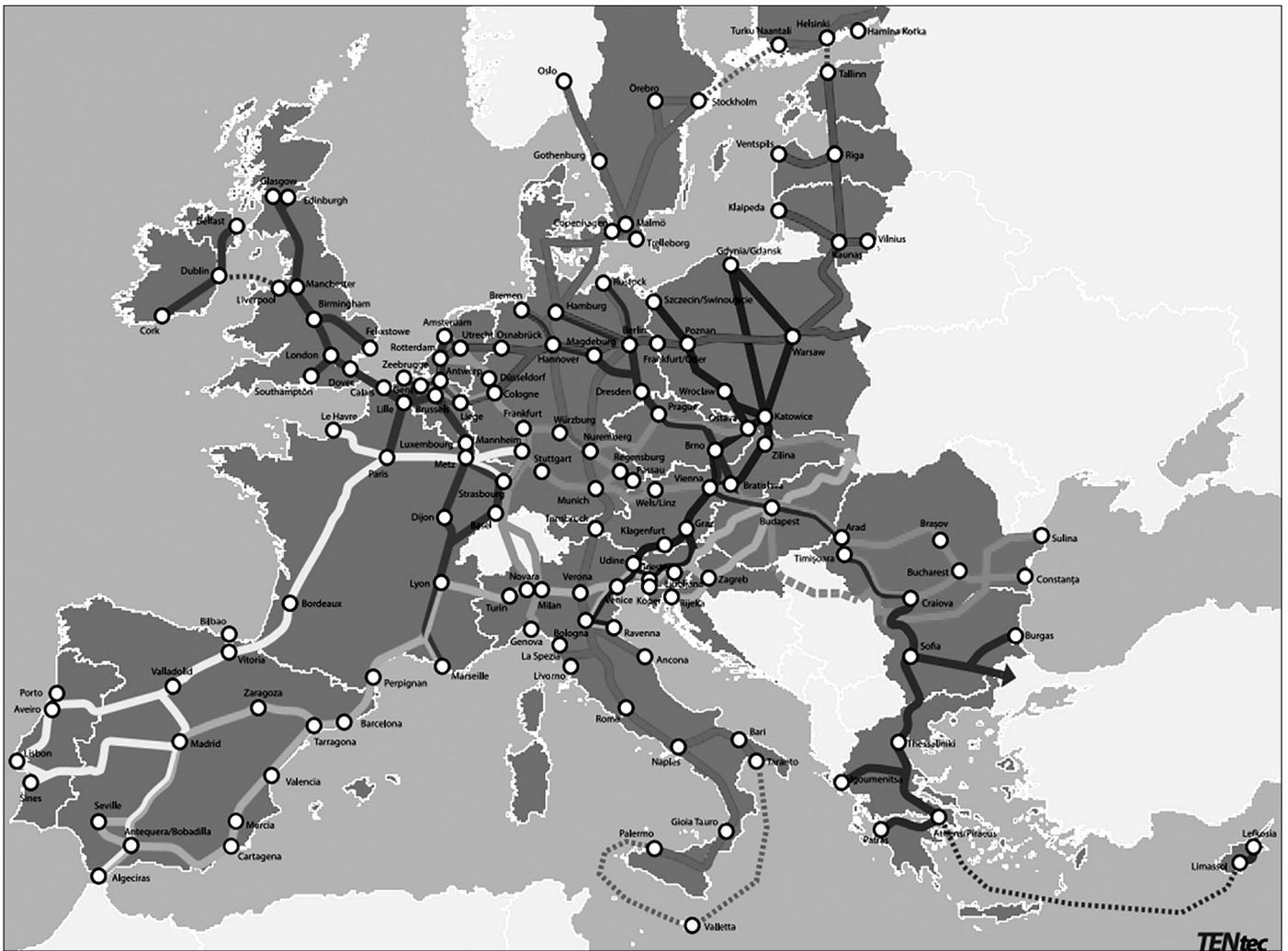
Una nuova dimensione della politica TEN-T riguarda lo spostamento delle forze militari all’interno e all’esterno dell’UE, come rilevato nel piano d’azione sulla mobilità militare. Attualmente, ostacoli fisici, giuridici e normativi, quali infrastrutture incompatibili e procedure doganali complesse, ostacolano questa mobilità. Per superare tali ostacoli, è necessario che le reti appropriate siano equipaggiate secondo il principio del duplice uso civile-militare delle infrastrutture per le parti pertinenti della TEN-T.”

L’obiettivo militare si sovrappone dunque a quello civile, le truppe e gli apparati militari sono strategici come l’economia di crescita. Su queste nuove direttrici est-ovest (Torino-Lione), nord-sud (Brennero) si potrebbero spostare batterie di grandi missili montate su semoventi – quelli che si esibiscono nelle parate militari – dal nord Europa sino alla Sicilia del MUOS in una notte e cambiare gli aspetti geopolitici di interi continenti in una manciata di ore. Le dichiarazioni del Parlamento europeo costituiscono motivo di un’ulteriore, convinta, necessità di opposizione al progetto simbolo del sistema predatorio tipico della nostra epoca.

Questa è un’opera che non ha alcuna utilità sociale e risponde esclusivamente ad un sistema economico che, per funzionare, esige “crescita infinita” da percorrere in accelerazione continua. Tale “modello di sviluppo” cozza pesantemente con i limiti fisici del pianeta Terra. Ormai è chiaro che l’origine dei cambiamenti climatici e delle attuali disuguaglianze sociali è da ricercare nell’attuale, insostenibile economia di crescita illimitata che, per mantenersi, ha bisogno di 30 milioni di soldati!

Il documento è rivelatore delle reali volontà del cosiddetto complesso militare-industriale-politico e ci costringe a mettere da parte gli stupori provati nel veder nascere a Chiomonte un cantiere civile in “versione” base militare.

Ora si può maggiormente comprendere quell’inverosimile descrizione, perennemente negativa e dispregiativa nei confronti del Movimento No Tav, che i soggetti promotore-



ri dell'opera (politici ed economici) diffondono attraverso i media compiacenti. Per non parlare della lunga serie di misure cautelari in cui “Non si è trattato del doveroso esercizio dell'azione penale, ma di un intervento la cui durezza e sistematicità, lungi dall'essere «obbligate», sono state determinate da precise scelte discrezionali”. [Livio Pepino – il manifesto 22.12.2015]. E delle misure carcerarie: in questi anni, nei confronti di militanti No Tav non sono bastate infamanti accuse di terrorismo che hanno lasciato segni profondi nell'opinione pubblica e hanno provocato inutili sofferenze agli accusati, nonostante siano state poi respinte dalla stessa Cassazione; non sono bastati centinaia di processi conclusi con pene spropositate nel caso di reati accertati di lieve entità; non sono bastati processi conclusi poi con assoluzioni piene. L'ultima incredibile carcerazione nata da accuse infondate è quella di Dana Lauriola. Le giustificazioni della necessità dell'opera, periodicamente rinnovate attraverso calcoli acrobatici e narrazioni fantasiose – smentiti

recentemente persino dalla Corte dei Conti Europea– paiono oggi ancora più ridicole. L'allargamento del cantiere di Chiomonte non è ancora completato. Da una settimana sono iniziate le operazioni di esproprio (durata prevista un mese), di un terreno acquistato collettivamente da 1054 persone nel 2012 per ostacolare con una “barriera di carta” l'avanzata del degrado ambientale e umano: alla scuola della nonviolenza come a suo tempo contro gli euromissili di Comiso.

L'auspicio è quello di aprire un dibattito e di affrontare il tema, del “grande inganno” che sta alla base di questa “Grande Opera” e del rapporto tra Le reti di trasporto trans-europee e la guerra.

L'articolo è stato pubblicato il 03/03/2021 sul sito del Centro Studi “Sereno Regis”

Alberto Perino

RESISTERE, RESISTERE E ANCORA RESISTERE PER POTER FAR SÌ CHE I GIOVANI POSSANO ANCORA ESISTERE

All'inizio degli anni novanta del secolo scorso, i promotori tra cui Pinin Farina, Agnelli (Confindustria & co per intenderci) dicevano che quest'opera serviva per il trasporto dei passeggeri. Poi, visto che i passeggeri non c'erano e per avere i numeri in parlamento imbarcarono la sinistra, raccontando la favoletta che la linea sarebbe servita per il trasporto merci ad alta velocità. La sinistra con Prodi, salvata la faccia, si accodò entusiasta con le coop rosse. Ma alla resa dei conti neppure le merci c'erano e non si prevedeva ci fossero neppure in futuro, ma la mala grande opera con il suo inutile tunnel di base doveva andare avanti a mangiare miliardi senza alcuna speranza che gli investimenti potessero un giorno essere ripagati.

Ma allora perché continuare a buttare soldi in un'opera climaticida per le mostruose emissioni di CO2 e di altri inquinanti (amianto, uranio, radon ecc.) in fase di cantiere e in fase di esercizio? Perché è un'opera militare fatta costruire a spese dei cittadini per scopi militari, tutte le altre menzogne servono a far digerire la pillola ai contribuenti idioti.

Dobbiamo allora arrenderci? No, certamente! Come da decenni combattiamo contro la proliferazione delle spese militari dobbiamo continuare a batterci contro questa mala opera. Da oltre trent'anni il movimento NO TAV si batte, impedisce e rallenta la costruzione dell'opera. Giorno dopo giorno, granello di sabbia dopo granello di sabbia messo negli ingranaggi ha fatto sì che ad oggi in Italia nulla di serio sia stato fatto, se non inutili fortini sorvegliati da plotoni di sbirri, stipendiati per muoversi contro la gente che non vuole l'opera. Quando sarà finita, se mai sarà finita questa linea, le guerre si faranno in altro modo con i missili intercontinentali planetari, con i droni non più certo con le truppe spostate di qui o di là per l'Europa con vecchi carriarmati. Ma tant'è, i popoli saranno più poveri ma i ricchi saranno molto più ricchi e i politici faranno gli eterni lacché di questi ultimi.

Resistere, resistere e ancora resistere per poter far sì che i giovani possano ancora esistere.

