



BOLLETTINO DELLA MILITARIZZAZIONE E DELLE RESISTENZE DEI TERRITORI

NUMERO 2 LUGLIO 2026

**TERRITORIO
INFRASTRUTTURA
DI GUERRA**

IN COPERTINA L'INTERNO DI UNA FABBRICA DI AEREI DA GUERRA

HUB

“HIC URGET BELLUM”
“QUI INCALZA LA GUERRA”



INDICE



Editoriale5

Cos'è "HUB"? Perché un bollettino sulla militarizzazione?.....6

Dual use e infrastrutture9

Il canale dei Navicelli tra Camp Darby e il porto di Livorno.....10

Darsena Europa.....13

I binari della guerra.....14

Leonardo SpA.....17

Leonardo SpA.: da produttore d'armi a costruttore di ecosistemi.....18

Non solo Leonardo: altre aziende belliche sui territori.....27

La Spezia e la Lunigiana.....28

Livorno.....35

Firenze.....41

Appendice.....43

La città che resiste: le mobilitazioni
a La Spezia.....44



VARCO FORTEZZA

EDITORIALE

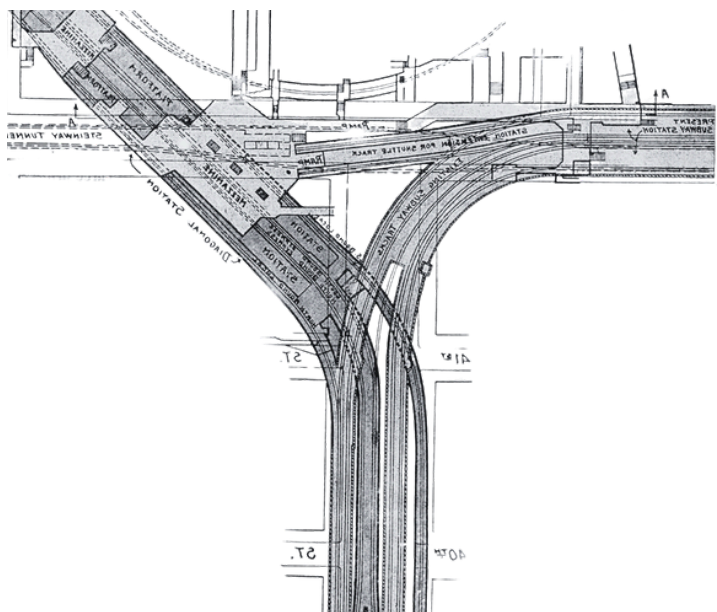
COS'È "HUB"? PERCHÈ UN BOLLETTINO DELLA MILITARIZZAZIONE?

"HUB" è un bollettino di informazione, inchiesta, approfondimento e scambio sulla militarizzazione dei territori, nato a partire dal campeggio No Base del 5-6-7 settembre 2025 nell'assemblea dedicata alla costruzione di alleanze tra i territori investiti dalla trasformazione in snodi strategici della guerra. Dalla discussione tra lavoratori, movimenti, abitanti di Livorno, Pisa, Firenze, Carrara, La Spezia, tra chi si batte contro le basi militari e chi lavora e lotta nelle ferrovie e nei porti, è maturato il proposito di intraprendere una strada comune. Il bollettino "HUB" rappresenta la proposta attorno a cui vogliamo condividere questo percorso: **una rivista digitale e cartacea, aperiodica, in cui trovare approfondimenti e contributi su come funziona l'hub militare in cui siamo immerse**, per conoscere il sistema di guerra che innerva i territori e sviluppare la cooperazione e la condivisione adeguate a organizzarsi sempre più, sempre meglio, per **bloccare il sistema bellico-industriale e immaginare le alternative degne di cui la società ha bisogno**.

Questo secondo numero di HUB raccoglie articoli e approfondimenti sui flussi bellici, sui nuovi investimenti nelle infrastrutture "civili" dual use, sulle fabbriche di armi e sulla loro filiera nei territori, con un approfondimento dedicato a Leonardo S.p.A.

Con il primo numero avevamo iniziato a tracciare le connessioni che uniscono i territori da Livorno a La Spezia attraverso la presenza delle infrastrutture militari. Questo nuovo lavoro prosegue quella ricerca, integrando lo sguardo sulle **aziende della difesa, sulle loro reti produttive e sulla progressiva organizzazione del territorio come infrastruttura strategica**.

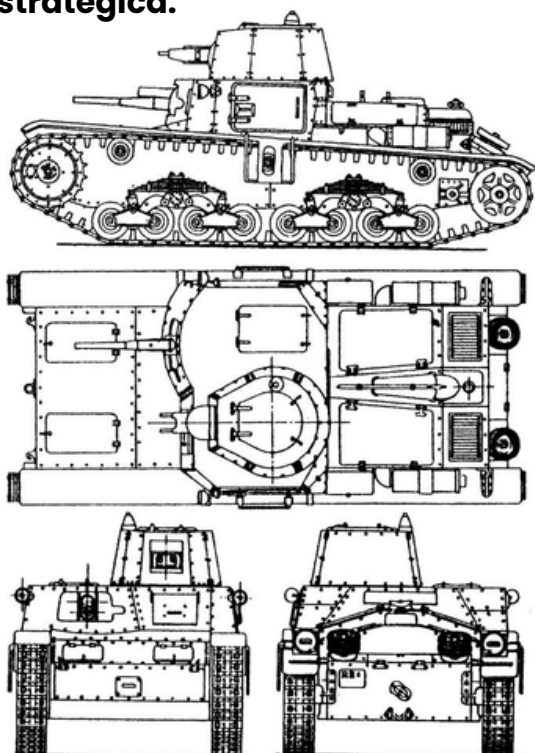
Indagare una fabbrica di armi significa infatti accorgersi che non esiste mai una fabbrica isolata. Dietro ogni sistema d'arma si estende una filiera fatta di ricerca universitaria, laboratori, infrastrutture logistiche, aziende civili che producono componenti, reti di trasporto, finanziamenti pubblici e trasferimento tecnologico. La guerra non nasce soltanto dentro uno stabilimento: prende forma attraverso una **rete di relazioni che spesso rimane invisibile. È proprio questa rete che HUB vuole rendere visibile**.



In questi mesi di inchiesta abbiamo scoperto che i territori dialogano molto più di quanto sembri. Mettere insieme ciò che accade a Pisa, Livorno, La Spezia e negli altri luoghi attraversati dalla filiera della difesa ci permette di costruire una conoscenza che da sola sarebbe impossibile raggiungere. **L'inchiesta collettiva diventa indispensabile per ricomporre ciò che normalmente viene raccontato come separato:** le università, le aziende, la logistica, i porti, le basi militari, i programmi di ricerca, le grandi opere. È dentro queste connessioni che la guerra contemporanea si organizza.

È questa la trasformazione che vediamo osservando il territorio che va da Livorno a La Spezia, uno dei luoghi in cui l'intreccio tra produzione della conoscenza, industria della difesa e logistica è altamente organizzato.

In questo modello il territorio non è più soltanto lo spazio nel quale convivono attività differenti: **diventa esso stesso un'infrastruttura strategica.**



È su questo terreno che si muovono aziende come **Leonardo SpA**. Negli ultimi anni il gruppo ha costruito una rete stabile di collaborazioni con università, centri di ricerca, startup e piccole imprese innovative attraverso dottorati industriali, laboratori condivisi, assegni di ricerca e programmi di trasferimento tecnologico. La conoscenza diventa così parte integrante della filiera produttiva. **La ricerca non viene semplicemente finanziata: viene progressivamente orientata verso un sistema** nel quale università, impresa e innovazione finiscono per sostenere anche la produzione bellica.

Questa dinamica non riguarda soltanto Leonardo. L'integrazione crescente con Fincantieri, insieme all'acquisizione di WASS e allo sviluppo delle tecnologie navali, mostra come l'industria della difesa si organizzi sempre meno per comparti separati e sempre più come una rete che unisce software, elettronica, intelligenza artificiale, cybersicurezza, cantieristica e sistemi d'arma.

Accanto alla ricerca, **la seconda grande infrastruttura della guerra è la logistica.** Il porto di Livorno, Camp Darby, la rete ferroviaria, il Canale dei Navicelli e l'aeroporto militare non sono elementi isolati, ma parti di un'unica architettura che rende possibile la circolazione di mezzi, materiali, tecnologie e personale. Le opere realizzate negli ultimi anni per rafforzare questi collegamenti rafforzano anche la capacità operativa dell'apparato militare.

Lo stesso vale per progetti come il Piano Mattei o "Toscana nel Mediterraneo", che contribuiscono a consolidare un modello di sviluppo fondato sulle stesse parole d'ordine: infrastrutture, innovazione, competitività, alta formazione, logistica e proiezione internazionale.

È forse questa la caratteristica più significativa della militarizzazione contemporanea che **organizza l'intero territorio come piattaforma strategica, intrecciando università, ricerca, imprese, logistica, infrastrutture e formazione** in una rete capillare, veloce, in rapida crescita e sotterranea anche se dappertutto. Una forma di militarizzazione dell'intera società, a cui si aggiunge la sperimentazione di nuove forme di leva di massa. Un sistema sempre più simile, insomma, al modello israeliano.

Per questo fare inchiesta significa acquisire strumenti per intervenire. Significa comprendere **dove la guerra viene progettata, finanziata, prodotta e resa possibile, per poterla contrastare** in ogni passaggio della sua filiera. Dagli scioperi nelle aziende della difesa al confronto con lavoratrici e lavoratori; dalla lotta contro gli accordi tra università e industria bellica al blocco dei trasporti militari; dalla diffusione della conoscenza alla costruzione di percorsi collettivi nei territori.

Perché la guerra non è soltanto nei fronti di combattimento. **È dentro i processi economici, produttivi e culturali che la rendono possibile.**

E se questi processi attraversano le nostre città, allora è anche da qui che può partire la possibilità di interromperli.





DUAL USE E INFRASTRUTTURE

IL CANALE DEI NAVICELLI TRA CAMP DARBY E IL PORTO DI LIVORNO

Diciassette chilometri d'acqua che collegano Pisa a Livorno e trasportano mezzi e munizioni americani senza controlli reali, senza piani di sicurezza, senza che nessuno abbia mai deciso democraticamente che potessero farlo.

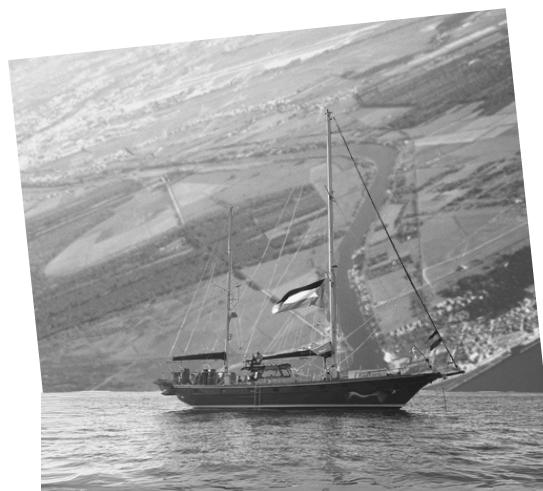
Il Canale dei Navicelli è un'idrovia di **17 chilometri** che collega Pisa al porto di Livorno. Nel suo percorso attraversa la **pineta di Tombolo** e, con essa, il perimetro della **base militare americana di Camp Darby**. Non è una coincidenza geografica. È una componente strutturale della logistica della base.

Lungo il tratto **Tombolo-San Piero a Grado** il canale costeggia la recinzione di Camp Darby fino a un **piccolo porticciolo fluviale ad uso militare interno alla base**. Da lì, le munizioni vengono trasferite verso il porto di Livorno, caricate su navi e spedite verso i teatri di guerra: **Balcani, Iraq, Siria, Yemen**, e altri scali del Mediterraneo allargato.

Il canale non nasce come infrastruttura militare. Le sue origini risalgono al XVI secolo mediceo, quando serviva a collegare Pisa a Livorno attraverso le zone palustri del Tombolo. Fu la **Seconda Guerra Mondiale** a segnare la svolta: danneggiato dai bombardamenti, fu ricostruito nel 1944 direttamente dagli Americani per le esigenze logistiche della loro base di Tombolo — quella che oggi si chiama Camp Darby. Da quel momento la vocazione civile e quella militare del canale non si sono mai più separate.

Camp Darby è uno dei principali siti dell'esercito USA in cui equipaggiamenti e munizioni sono custoditi insieme, permettendo il trasferimento simultaneo via mare. Il canale dei Navicelli è il collegamento diretto tra questo arsenale e il porto. Non un'opzione logistica tra le altre ma **l'arteria principale**.

Mercoledì 1 ottobre 2025, in Seconda Commissione di Controllo e Garanzia del Comune di Pisa, emerge una questione che avrebbe dovuto essere pubblica da anni. Il Canale dei Navicelli viene utilizzato regolarmente dagli americani per il trasporto di mezzi e munizioni. A confermarlo, in quella stessa audizione, è **Mirko Benetti**, presidente della **Port Authority**: il canale è regolarmente utilizzato a tale scopo, ma non esiste alcun piano di sicurezza specifico, né un potere di controllo reale.



Una dichiarazione che vale più di mille inchieste. Perché arriva dall'istituzione che gestisce il canale – controllata interamente dal Comune di Pisa – e fotografa con precisione ciò che i movimenti denunciano da anni: **le esigenze militari passano sopra qualsiasi minima attenzione alla sicurezza di chi naviga e utilizza i canali per scopi civili.** Le comunicazioni arrivano solo all'ultimo momento dal Comando di **Camp Darby**, senza dettagli operativi, e perseguono esclusivamente gli interessi USA e NATO della guerra globale.

QUARANTA MILIONI DI DOLLARI PER AMMODERNARE IL CORRIDOIO

Negli ultimi anni il corridoio è stato radicalmente potenziato. Il programma infrastrutturale, completato **intorno al 2022**, vale oltre **40 milioni di dollari** a carico del **Dipartimento dell'Esercito USA e di NAVFAC** (US Navy Facilities). Comprende: un **nuovo tronco ferroviario** tra la stazione di Tombolo e il terminal munizioni, un **ponte metallico girevole** sul Canale dei Navicelli, un **terminal di carico/scarico** sopraelevato con **quattro binari da 175 metri** capaci di ospitare fino a 36 carri ferroviari, collegato all'area di stoccaggio tramite grandi autocarri.

La ragione è esplicita: **non basta più il solo collegamento via canale e via strada** con il porto di Livorno e l'aeroporto di Pisa, data la crescita del transito di armi. L'area del Navicelli di fronte allo **scalo ferroviario di Tombolo** è stata dragata per ripristinare il pescaggio necessario alle unità che movimentano munizioni. I dragaggi risultano commissionati dal governo USA attraverso l'agenzia logistica **NATO NSPA** (NATO Support and Procurement Agency), che ha affidato i lavori a **Port Authority/Navicelli S.p.A.** come soggetto esecutore. I soldi sono americani, l'ombrello politico è NATO, l'esecutore è una società controllata dal Comune di Pisa.



I TRENTA MILIONI ITALIANI

In parallelo, sul versante formalmente civile, scorrono **fondi pubblici italiani**. Un emendamento approvato nel 2024 stanziava **30 milioni di euro** in tre anni — 10 per il 2024, 10 per il 2025, 10 per il 2026 — per palancolatura, consolidamento argini, miglioramenti di sezione idraulica. Prima ancora, la **Regione Toscana** aveva destinato **6 milioni di FSC 2014–2020** alla conca di navigazione all'intersezione con l'**A12**, poi spostati su consolidamento strutturale degli argini. Una convenzione tra Regione, MIT e Comune di Pisa per la stessa conca vale ulteriori **12,25 milioni**, di cui 6 pubblici e 6,25 privati.

Ufficialmente: sicurezza idraulica, blue economy, sviluppo della cantieristica nautica. Di fatto un'infrastruttura stabilizzata e potenziata che serve contemporaneamente i cantieri nautici e la military mobility per **Camp Darby**. La distinzione esiste nei comunicati stampa, non esiste nell'acqua del canale.

SENZA CONTROLLO, SENZA SICUREZZA

Il punto più grave è quello che emerge direttamente dall'audizione in commissione: **non esiste un piano di sicurezza specifico** per il transito di munizioni nel Canale dei Navicelli. Le munizioni classificate HD 1.1 e 1.2 — le più pericolose, ad alto rischio esplosivo — transitano in un'area residenziale e naturalistica a contatto diretto con infrastrutture ad alta densità di traffico: la Fi-Pi-Li, l'autostrada e l'Aurelia corrono a distanze molto ravvicinate dal canale. I residenti entro **200–600 metri dal canale** non hanno tutele specifiche, i piani di emergenza esterna non sono stati resi pubblici né discussi.

Questo è il profilo reale della **"military mobility"** che governi, regioni e comuni finanziano e facilitano: non una scelta trasparente e democraticamente discussa, ma una funzione imposta sul territorio, **coperta dal linguaggio della sicurezza idraulica e dello sviluppo economico**, per servire chi dal 1944 lo ha ricostruito.



DARSENA EUROPA

Il porto di Livorno come nuova piattaforma logistica internazionale

Il porto di Livorno rappresenta uno dei più importanti snodi logistici dell'Italia e di tutto il Mar Mediterraneo. E' tra i primi cinque porti italiani per traffico di container. Si caratterizza per essere uno **scalo polivalente e multipurpose**. È dotato cioè di mezzi ed infrastrutture che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica ed ogni tipologia di traffico (LO-LO, rotabile RO RO, rinfuse solide e liquide, auto nuove, crociere, ferries, prodotti forestali, macchinari, ecc.). Nelle analisi dei traffici portuali con l'attuale configurazione si evidenzia come la maggior parte dei **traffici lato mare proviene dalle Americhe**. Per il traffico dei contenitori, ad esempio, si parla di più del 50%. A livello nazionale invece, le merci movimentate raggiungono principalmente il centro e il nord Italia, Toscana e Lombardia su tutte. Il porto di Livorno è inoltre stato inserito dal 2013 nei corridoi europei principali di commercio individuati dal Parlamento Europeo e cioè nella cosiddetta **rete TEN-T** (Trans European Transport Network).

Nel contesto mondiale di guerra che sta accelerando sempre di più la corsa al riarmo anche dell'Italia, e in un contesto locale di vicinanza a basi militari (su tutte la base statunitense di Camp Darby), industrie belliche, incremento di militarizzazione dei territori e conseguente traffico di armi, **lo scalo labronico rappresenta un elemento fondamentale**.

Al suo interno infatti non avviene solo scambio di merci civile ma c'è anche un forte **traffico di armamenti**, come più volte documentato anche dal Gruppo Autonomo Portuali e dal sindacato USB. Il progetto della Darsena Europa prevede un **enorme ampliamento a mare della parte settentrionale** del porto di Livorno con uno sviluppo in estensione di 800 000 m2, oltre 3 km di nuove banchine e il dragaggio di 17 milioni di m3 di materiale. L'opera è in fase di costruzione e dovrebbe essere terminata nel 2030 per permettere così di **incrementare il traffico navale** e consentire l'arrivo anche di **navi container più grandi** di quelle che possono attualmente entrare in porto. I fondali arriveranno ad avere infatti una profondità di 17 metri (con opzione di arrivare fino a 20 m) per far entrare unità con pescaggio fino a 15 m. Questa grande opera, che impatterà in maniera devastante anche dal punto di vista ambientale, rappresenta perciò un ulteriore salto in avanti nel traffico di armamenti. Andando a rafforzare l'hub logistico-militare di tutto il territorio.



I BINARI DELLA GUERRA

Come La Spezia è diventata la capitale invisibile della "Mobilità Militare" italiana

Dalla joint venture Leonardo-Rheinmetall al potenziamento della Military Mobility ferroviaria, la città ligure di La Spezia non è più solo una storica base navale; ma il **fulcro di un corridoio logistico-militare che la unisce a Genova e Camp Darby.**

Dietro la cartellonistica patinata del golfo, si muove un ecosistema industriale, che ha trasformato il capoluogo spezzino in un vero e proprio modello di militarizzazione.

Una rete invisibile ma pesantissima, dove le linee di confine tra infrastrutture civili e logistica bellica si fanno sempre più sfocate, protette dalla formula burocratica del Dual Use Civile/Militare.



IL DUAL USE: se il treno commerciale serve a spostare i carri armati

La prova più evidente di questa metamorfosi è scritta nei binari della stazione di La Spezia Marittima.

All'opinione pubblica il **potenziamento dello scalo ferroviario portuale** viene presentato come una grande vittoria ecologica e commerciale: togliere i container dai camion e portarli su rotaia, agganciandosi alla ferrovia Pontremolese e ai corridoi europei TEN-T (nello specifico quello Scandinavo-Mediterraneo).

La realtà, interna ai documenti europei, racconta un'altra storia.

L'Autorità di Sistema Portuale ha intercettato oltre **9 milioni di euro di finanziamenti** comunitari (all'interno di un piano complessivo da quasi 50 milioni) provenienti dal bando europeo **CEF Transport - Military Mobility, per allungare i binari di La Spezia Marittima e adibirli al traffico militare.**

È necessario soprattutto sfatare la narrativa dei soldi europei regalati; si tratta di soldi pagati in tasse pagate da cittadini europei, compresi noi, sperperati nel traffico di armi, anziché in servizi pubblici.

IL TRIANGOLO D'ACCIAIO: Genova, Camp Darby e La Spezia

La Spezia è il vertice orientale di un triangolo di **proiezione militare nel Mediterraneo**.

A ovest c'è il Porto di Genova (bacino di Sampierdarena), anch'esso beneficiario di decine di milioni di euro di fondi Mobilità Militare . A sud tra Pisa e Livorno, c'è Camp Darby, gigantesco arsenale (anche sotterraneo) e snodo logistico dell'esercito USA in Italia.

Ricordiamo inoltre, il recente **potenziamento anche dei binari della stazione di Pontedera**, come strumento di collegamento con il **corridoio TEN-T centrale**.

Attraverso i collegamenti ferroviari potenziati, merci e armamenti possono viaggiare rapidamente da Camp Darby ai porti liguri o viceversa, trasformando **l'asse tirrenico in un corridoio militare permanente**, pronto a scattare in caso di mobilitazione internazionale verso l'Est Europa o tramite porti e aeroporti, con il quadrante mediorientale.

IL PARADIGMA SPEZZINO: quale alternativa all'economia di guerra?

L'indagine sulla militarizzazione di La Spezia apre una ferita nel dibattito sullo sviluppo del territorio.

Oggi almeno l'8% della popolazione civile occupata a La Spezia (a cui si aggiunge il personale militare), lavora direttamente nel settore della Difesa. Una densità occupazionale che ha pochi eguali in Europa.

Il baricentro di questa forza lavoro è lo stabilimento di Leonardo (l'ex Oto Melara).

Negli ultimi anni, il sito spezzino ha registrato un incremento di addetti che ha superato il 43%, portando la forza lavoro oltre le 1.300 unità , con una fame insaziabile di giovani ingegneri e laureati in discipline STEM (che rappresentano il 77% dei neoassunti).

Ma il vero salto di scala geopolitico è avvenuto con la nascita della **joint venture paritetica tra la stessa Leonardo e il colosso tedesco Rheinmetall**.

Sarà proprio l'asse spezzino, insieme al cantiere navale militare di **Fincantieri** del Muggiano e al Centro di ricerca NATO CMRE (Center for Maritime Research and Experimentation), a blindare l'economia del territorio per i prossimi vent'anni.

Difatti alla capacità produttiva e occupazionale di Leonardo, va aggiunta quella di altre due enormi aziende di produzione militare del territorio Spezzino:

- **Fincantieri**, più grande azienda italiana per la produzione di **navi da guerra**, che nel sito di La Spezia conta più di 800 dipendenti diretti, a cui si aggiungono oltre mille lavoratori degli appalti.
- **MBDA**, azienda produttrice di **missili e sistemi di puntamento**, che a La Spezia conta circa 350 dipendenti diretti, più centinaia di lavoratori degli appalti.

Quando **un'intera città dipende così strettamente dalle commesse militari** per garantire lo stipendio delle sue famiglie, la critica geopolitica si scontra con il bisogno di salario; un **ricatto lavoro\salute** insostenibile, tipico dello sfruttamento capitalista; già visto a Taranto per l'Ilva o in Sardegna nel Sulcis, solo per citare due esempi.

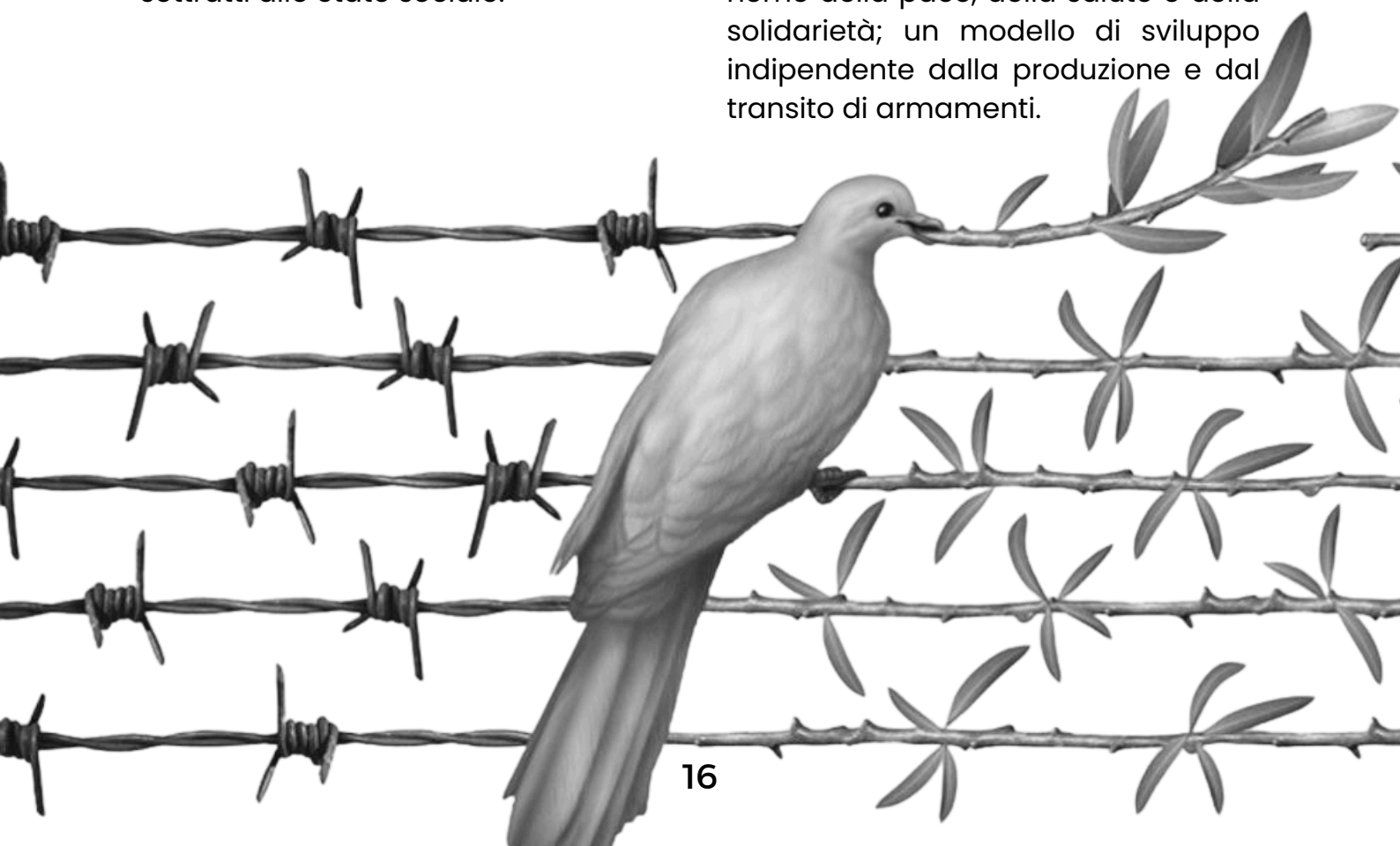
Negli ultimi anni, la spesa militare italiana ha toccato la cifra mostruosa di quasi 30 miliardi di euro all'anno, spinta dalla pressione internazionale per raggiungere il target NATO, fino al 2024 stabilito al 2% del PIL e oggi al 5%. Gli investimenti miliardari stanziati per i **nuovi programmi di blindati terrestri o per i sistemi navali**, basterebbero a finanziare la costruzione di centinaia di asili nido, il potenziamento dei treni regionali per pendolari e studenti o la stabilizzazione di migliaia di medici; vengono invece sistematicamente sottratti allo Stato sociale.

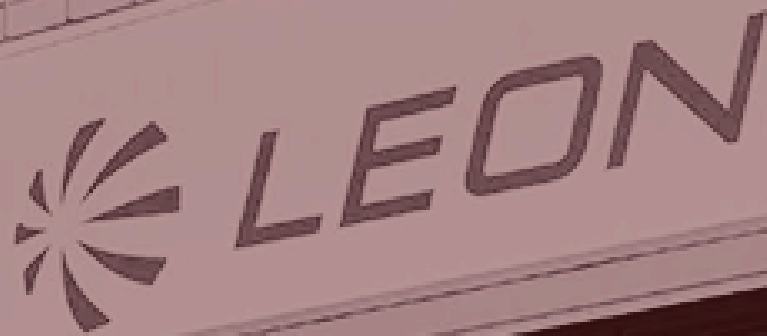
Il risultato è sotto gli occhi di tutti: il progressivo **smantellamento dei servizi pubblici essenziali**, dalla Sanità pubblica messa in ginocchio, da tagli lineari e carenza di personale, fino ai tagli alla Scuola e ai trasporti civili locali.

Al contempo, mentre i bilanci dei giganti della Difesa registrano profitti record, **l'economia reale dei cittadini è soffocata** da un costo della vita insostenibile, penalizzando ogni settore economico che non sia legato alla produzione di armi.

A tutto ciò va chiaramente aggiunto il costo di sangue delle guerre! Milioni di vite sacrificate sull'altare del potere e del profitto. Una mattanza che ognunə ha il dovere di contrastare.

La popolazione di La Spezia (come di molte altre città) si trova oggi davanti alla necessità di una scelta coraggiosa: immaginare una diversa prospettiva economica e sociale nel nome della pace, della salute e della solidarietà; un modello di sviluppo indipendente dalla produzione e dal transito di armamenti.





LEONARDO SPA



LEONARDO SpA

Da produttore d'armi
a costruttore di ecosistemi

Introduzione

La Leonardo è una società per azioni (S.p.A) italiana a controllo pubblico.

Il maggiore azionista è il **Ministero dell'economia e delle finanze** che ne detiene il 30%.

L'azienda opera nei settori della difesa, aerospazio e sicurezza tramite la produzione di mezzi e tecnologie di vario tipo. Elicotteri, velivoli, sistemi avanzati per l'automazione e la logistica, piattaforme di cybersicurezza, supercomputer che integrano intelligenza artificiale e cloud, sistemi spaziali (ad esempio satelliti), elettronica varia come radar, comunicazioni ecc. Il suo **fatturato** supera i **15 miliardi di euro**.

Leonardo possiede oltre **50 siti produttivi in Europa** concentrati principalmente in Italia, Regno Unito e Polonia. In Toscana ha quattro stabilimenti, due a Pisa, uno a Campi Bisenzio e uno a Montevarchi, per un totale di 1800 dipendenti. In Liguria invece uno a La Spezia e uno a Genova.

Leonardo è una vera e propria fabbrica di morte, è ormai nota la sua **complicità con Israele nel genocidio palestinese**. Spicca tra le aziende di armamenti citate nel rapporto cruciale di Francesca Albanese - a fianco di Elbit Systems, Israel Aerospace Industries (IAI), Lockheed Martin- nella fornitura di armi e tecnologie militari utilizzate nell'assalto a Gaza.

Ma limitarsi a descrivere Leonardo come un'azienda di armamenti significherebbe perdere la parte più rilevante di ciò che sta accadendo. Negli ultimi quindici anni Leonardo ha progressivamente modificato il proprio **ruolo all'interno del sistema produttivo italiano**. Ha smesso di essere semplicemente un produttore. È diventata un **integratore di ecosistemi tecnologici, scientifici e formativi**.



La crescita dell'azienda non dipende più soltanto dalla capacità di fabbricare sistemi d'arma.

Dipende dalla capacità di organizzare intorno a sé una rete composta da università, centri di ricerca, cluster tecnologici, startup, fondazioni, programmi di innovazione, dottorati industriali e centinaia di piccole e medie imprese. La stessa Leonardo descrive esplicitamente questa strategia, rivendicando la costruzione di un **ecosistema collaborativo con oltre novanta università e centri di ricerca, centinaia di progetti condivisi e un numero crescente di dottorati finanziati direttamente dall'azienda.**

E' importante perciò analizzare il ruolo di Leonardo sui territori toscano e ligure per capire quale sia il sistema messo in piedi dall'azienda e la filiera di morte che attraversa i nostri territori.

Pisa come risorsa strategica

In questo scenario, **Pisa** occupa una posizione che non è casuale né secondaria. Qui Leonardo produce e sviluppa **l'AWHERO**, un avanzato elicottero a pilotaggio remoto (drone ad ala rotante). Ma non solo. La città dispone di una concentrazione di competenze scientifiche difficilmente riscontrabile altrove in Italia. **L'Università di Pisa, la Scuola Superiore Sant'Anna, la Scuola Normale Superiore e il sistema degli istituti del CNR** costituiscono un patrimonio che, per un'azienda come Leonardo, non rappresenta semplicemente un interlocutore. Rappresenta **una risorsa strategica.**

C'è un modo per capire cosa sta diventando Pisa che non passa né dalle statistiche economiche né dai comunicati stampa delle istituzioni. Passa da una frase pronunciata da Giuseppe Cossiga, presidente di AIAD — la Federazione delle Aziende Italiane per l'Aerospazio, la Difesa e la Sicurezza — nel corso di un convegno dedicato ai cluster

tecnologici: «Siccome non posso andare a dire che faccio cannoni e l'università non viene ad aiutarmi a fare cannoni, allora dico che studio tecnologie. Sono sempre cannoni, però li chiamo in un altro modo. Così l'università viene, la Regione mi dà i soldi e lo Stato mi dà i soldi».



Il punto di partenza documentato è **l'accordo quadro** sottoscritto tra Leonardo e l'Università di Pisa nel 2021. L'intesa riguarda intelligenza artificiale, machine learning, supercalcolo, big data, cybersicurezza, tecnologie quantistiche e materiali innovativi.

Si tratta di ambiti che oggi occupano una posizione centrale tanto nell'economia digitale quanto nei moderni sistemi militari. Ma ciò che rende particolarmente significativo l'accordo non è il contenuto scientifico. È il **modello organizzativo** che esso esprime.

L'accordo prevede progetti di ricerca congiunti, borse di dottorato finanziate dall'azienda, assegni di ricerca, utilizzo delle infrastrutture universitarie e mobilità del personale tra ateneo e impresa. In altre parole, non finanzia singoli progetti. **Costruisce un ambiente stabile e permanente di collaborazione.**

L'obiettivo non è acquistare ricerca dall'esterno. È **creare le condizioni attraverso cui ricerca, formazione e innovazione alimentino in maniera continuativa la capacità industriale dell'impresa.**

Che questo non sia un accordo simbolico lo confermano i dati pubblici. **Nei registri dei pagamenti** del secondo trimestre 2025 dell'Università di Pisa — consultabili nella sezione Amministrazione Trasparente dell'ateneo — figurano **due voci dirette verso il gruppo Leonardo**: 28.706,70 euro a Leonardo S.p.A. e 29.557,90 euro a Leonardo Technical Training, entrambe classificate sotto la voce "Contributi agli investimenti". Sono numeri che dicono una cosa semplice: **il flusso finanziario non va solo nella direzione attesa — Leonardo che finanzia l'università — ma anche in quella opposta.** L'università che contribuisce agli investimenti dell'azienda. Il confine tra ente pubblico di ricerca e filiera industriale privata è già attraversato.

Il dual use come dispositivo

La logica che tiene insieme questo ecosistema ha un nome tecnico: dual use, a duplice uso civile e militare. Ed è esattamente qui che la collaborazione tra università e industria della difesa smette di essere percepita come tale.

Un **algoritmo** sviluppato **per l'analisi dei dati** può essere utilizzato per la logistica industriale così come per il supporto alle operazioni militari. Le **tecnologie di visione artificiale** trovano applicazione nella medicina, nell'automazione industriale o nei sistemi di sorveglianza avanzata. I modelli di **intelligenza artificiale** possono ottimizzare processi produttivi oppure migliorare capacità di analisi strategica e controllo. Il **super-calcolo** serve alla ricerca sul clima, alla progettazione farmaceutica, alla simulazione di sistemi complessi — e alla progettazione di sistemi d'arma, alla modellazione di scenari di conflitto, allo sviluppo di capacità di guerra elettronica.

L'Università di Pisa dispone del **centro DARTH**, un'infrastruttura avanzata di High Performance Computing. Leonardo ha sviluppato negli ultimi anni una propria strategia nel campo del super-calcolo e dell'intelligenza artificiale, integrando le proprie capacità con quelle delle università e di consorzi nazionali.

Chi controlla queste infrastrutture possiede un vantaggio strategico che riguarda contemporaneamente economia, **sicurezza e difesa**. La collaborazione non avviene attraverso programmi apertamente militari. Avviene attraverso tecnologie che possiedono una pluralità di applicazioni, e la distinzione tradizionale tra ricerca civile e ricerca militare diventa progressivamente impossibile da individuare.

Questo è ciò che Cossiga descrive quando dice che non si parla di cannoni ma di tecnologie.

Non è soltanto una scelta comunicativa.

È una **trasformazione strutturale del modo in cui la guerra contemporanea viene prodotta**.

Formare la forza lavoro dell'economia di guerra

La penetrazione di Leonardo nel sistema universitario pisano non riguarda soltanto la ricerca. Riguarda la **formazione della forza lavoro**.

Leonardo non si limita a utilizzare le competenze prodotte dall'università. Contribuisce direttamente alla loro produzione. I dottorati industriali finanziati dall'azienda, i percorsi professionalizzanti, i programmi di Industria 4.0 mostrano come la produzione del sapere sia sempre più intrecciata con le esigenze delle grandi imprese tecnologiche.

Un esempio è il **Master in Industry 4.0 Design — Enterprise Digitalization and 4.0 Technologies**, promosso dalle Università di Pisa, Firenze e Siena insieme alla Scuola Sant'Anna. L'obiettivo dichiarato è formare figure professionali capaci di guidare i processi di digitalizzazione delle imprese. Le competenze richieste riguardano robotica, automazione, gestione dei dati, intelligenza artificiale, tecnologie avanzate: le stesse che alimentano contemporaneamente industria civile, aerospazio, sicurezza e difesa.

Ma il programma più rivelatore è **LEAP — Leonardo Empowering Advanced People**, sviluppato da Leonardo insieme a Confindustria e finanziato attraverso Fondimpresa.

L'obiettivo dichiarato è favorire innovazione, competitività e sostenibilità. La sostanza è diversa.

Non si formano soltanto lavoratori. Si formano organizzazioni. Le imprese della filiera vengono accompagnate nell'acquisizione di metodologie, competenze e strumenti capaci di renderle più compatibili con le esigenze del grande contractor. L'ecosistema funziona soltanto se la rete di fornitori, subfornitori e laboratori parla **lo stesso linguaggio organizzativo e tecnologico di Leonardo**.

Oltre l'ottanta per cento delle aziende dell'aerospazio italiano è costituito da piccole e medie imprese. La forza di Leonardo non deriva dalle proprie dimensioni. Deriva dalla **capacità di coordinare questa rete**. E per farlo ha bisogno che le competenze siano omogenee, che le capacità tecnologiche siano aggiornate, che i percorsi formativi producano le figure di cui la filiera ha bisogno.



La supply chain include l'università

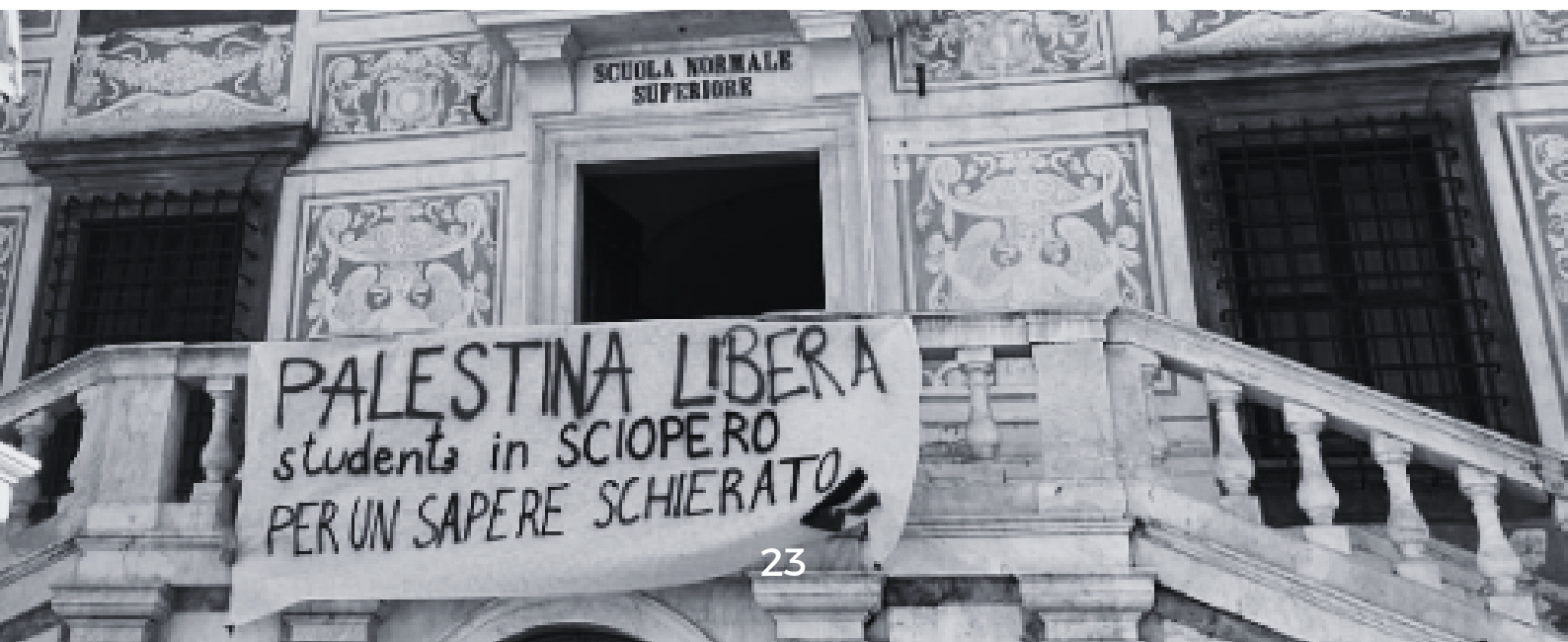
C'è un concetto che aiuta a capire fino in fondo questa trasformazione. È quello di **supply chain – catena di fornitura**.

Normalmente la supply chain viene immaginata come l'insieme delle aziende che forniscono componenti a un grande produttore. Nel caso di Leonardo la catena di fornitura comprende anche università, laboratori, dottorati, centri di ricerca, infrastrutture di calcolo e programmi di innovazione. La produzione di conoscenza diventa essa stessa una componente della filiera.

Osservata da questa prospettiva, Pisa non appare più come una città nella quale è presente Leonardo. Appare come **uno dei luoghi nei quali Leonardo contribuisce a organizzare un ecosistema complesso** che coinvolge università, centri di ricerca, imprese, infrastrutture e istituzioni pubbliche. La domanda politica che questo pone non riguarda le singole collaborazioni o i singoli finanziamenti.

Riguarda la **direzione complessiva del processo**. Che cosa diventa un territorio quando università, ricerca, formazione, super-calcolo e sviluppo economico vengono progressivamente organizzati attorno alle esigenze di un'azienda il cui core business è la produzione di sistemi militari? Che cosa diventa un ateneo quando i suoi dottorati, le sue infrastrutture e i suoi pagamenti trimestrali risultano intrecciati con la filiera industriale della difesa?

Sono domande che meritano risposte. E che il bollettino HUB si propone di contribuire a costruire, territorio per territorio, nodo per nodo, inchiesta per inchiesta.



La Spezia: OTO Melara- Finmeccanica-Leonardo, il ricatto occupazionale è il nostro fiore all'occhiello

Trattare dell'OTO-Melara è trattare della storia del ricatto occupazionale di Spezia. E della retorica – stantia – per cui il settore bellico è il “fiore all'occhiello” che permette a tutta noi (noi chi?) di andare avanti. Avanti a ritroso però, camminando su devastazione e sterminio. Pesa molto – e continuerà a farlo – l'etichetta romantica e napoleonica per cui questo Golfo fu definito il più bello dell'Universo: per un uomo d'armi, solo d'armi, il Golfo, poteva diventare.

Fondata a inizio '900 come Vickers-Terni, durante la Prima Guerra Mondiale fu sito di costruzione di mitragliere da 40 mm e pezzi navali di grande calibro. Con la diminuzione della domanda nel post guerra si apre una fase di crisi cui si fa fronte con la creazione dell'**Odero-Terni-Orlando** (OTO), sistema produttivo integrato che riunisce cantieri e stabilimenti tra Sestri Ponente, Spezia e Livorno. Negli anni '30 le tensioni politiche spingono all'incremento della produzione militare. Con l'ingresso dell'Italia nella seconda guerra mondiale, Spezia viene ulteriormente assorbita dal sistema produttivo bellico: non più poeti nel Golfo – ed era da un po' che mancavano ovviamente – ma armamenti.

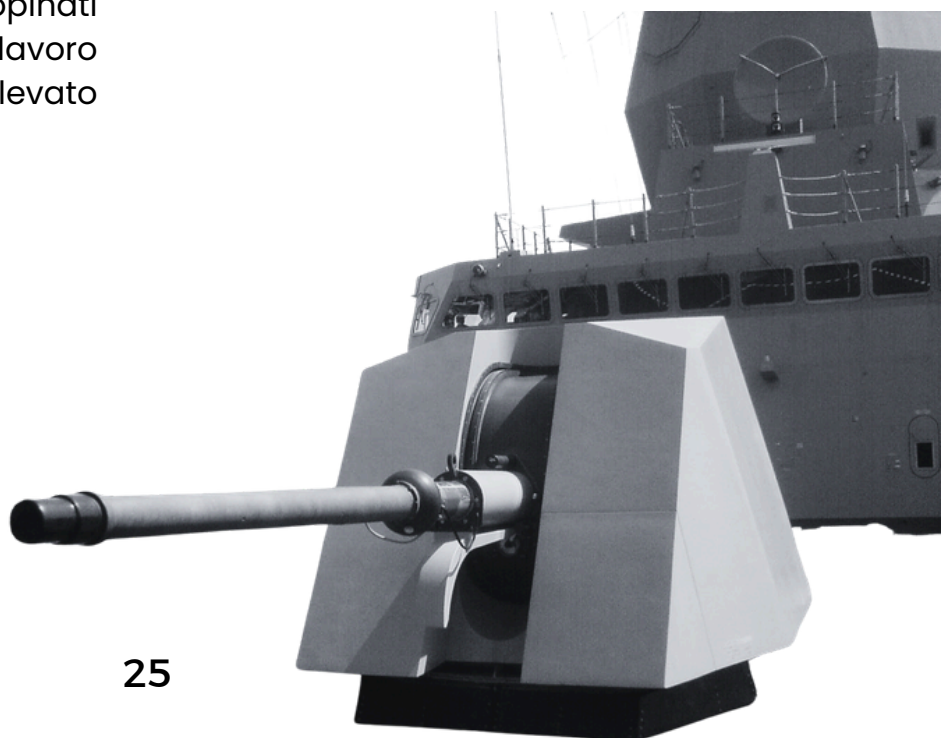
Emerge un **territorio riconfigurato secondo le esigenze della guerra totale**, la dimensione civile subordinata alla logica della produzione militare. Nel **1943 gli scioperi nel sistema industriale del Nord** interrompono la continuità della fabbrica come dispositivo di guerra. È durante quei noti quarantacinque giorni del '43 che le mobilitazioni scuotono la città. Nei manifesti si legge: “vogliamo più pane vogliamo più grassi”. La fame era uno dei problemi insieme alla retribuzione insufficiente; si voleva allontanare i lavoratori fascisti, c'era perdita di fiducia in un governo che aveva illuso di rappresentare stabilità e di mettere chi lavorava al primo posto. Potrebbe quasi suonare familiare. **Più di 6000 persone scioperarono**, con conseguenze durissime, tra arresti e deportazioni.

Nel dopoguerra l'Italia era da ricostruire e la produzione si volge al mercato civile. Tuttavia, l'integrazione nella filiera NATO riporta l'azienda a uno dei principali produttori di armamenti per Marina ed Esercito. Quello che i politici chiamano “fiore all'occhiello” del nostro territorio continua a fiorire, petalo dopo petalo. Gli anni '70 costituiscono un boom di export senza pari, **coronato dal consorzio con l'IVECO**. Di questo periodo il semovente che ruba il nome all'isola Palmaria: un cannone d'artiglieria montato su cingoli per sparare a chilometri di distanza. Usato in Libia nel 2011 e nel 2016, tuttora utilizzato in Nigeria.

Dal 1 gennaio 2016 OTO Melara si è fusa in Finmeccanica, ora Leonardo. A Spezia si trovano la **linea di assemblaggio dei missili Marte e sono qui prodotte le munizioni (Mk2/N) destinate agli EAU**. Poco importa che si continuino a indorare pillole di sterminio con mostre come “La Bellezza della Meccanica”, tenutasi nell’ottobre 2025, dopo la chiusura di quel Sea-Future che di futuro parlava poco e che si è provato a contrastare. Il ricatto occupazionale spezzino trova le sue radici nei siti di produzione bellica, cui recentemente si è aggiunta l’area dell’ex centrale dell’Enel, dove l’ultimo centro sociale occupato del territorio stava faticosamente sopravvivendo. **Ma la guerra continua a dare lavoro e a togliere vite. E la riconversione non è nella lista delle cose da fare.**

Lo sanno bene le studente degli istituti superiori del territorio spezzino, costantemente sottoposte alla narrazione per cui se si vuole rimanere sul territorio, le uniche possibilità concrete e remunerative sono quelle di proseguire gli studi nei settori della Difesa; lo sanno bene le studente cui vengono propinati percorsi di alternanza scuola lavoro relativi a SeaFuture (come sollevato durante l’autunno 2025).

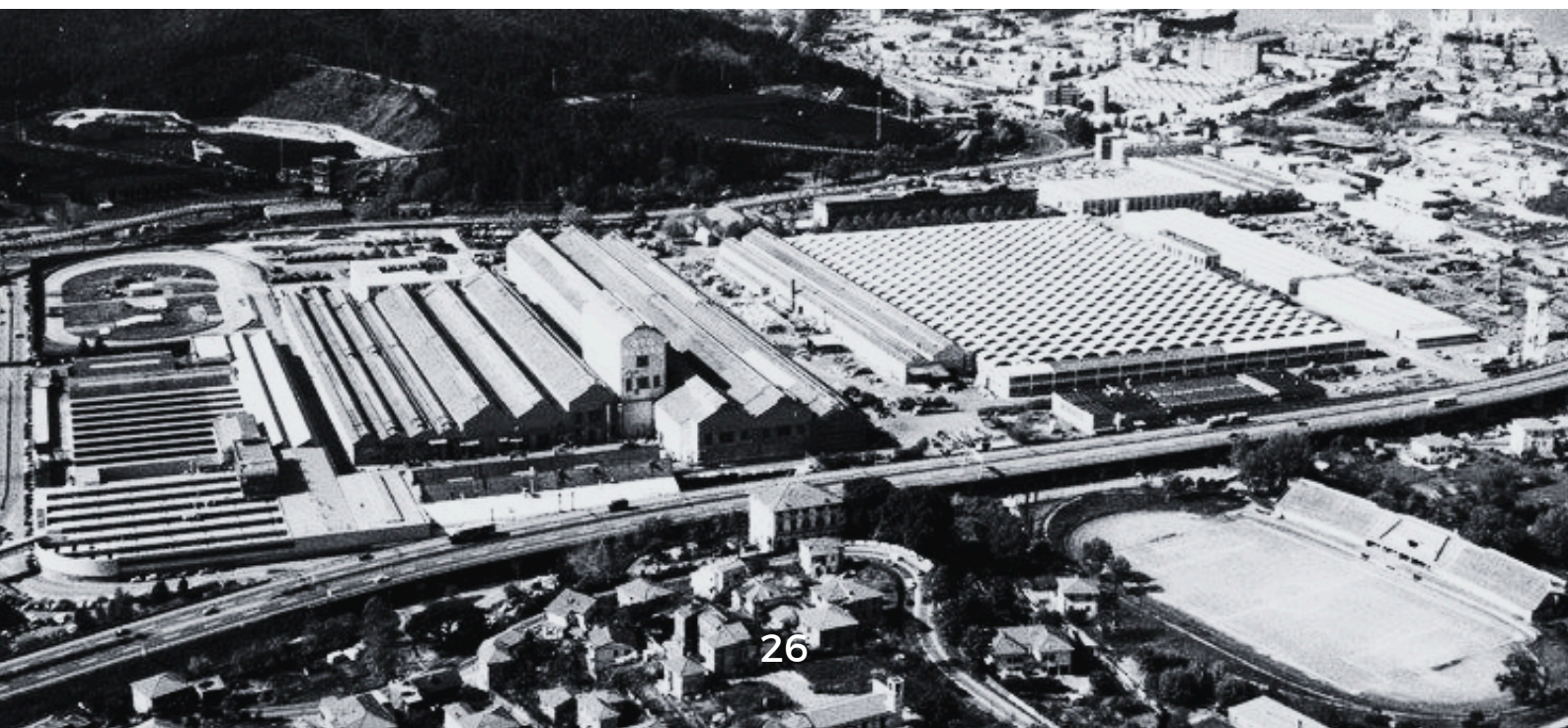
Il tentativo di smacchiare le coscienze passa dalla **strumentalizzazione di temi legati all’integrazione**: si stima che le lavoratore coinvolte nella produzione navalmeccanica siano spesso provenienti dall’estero e che siano stati attivati dei corsi di lingua italiana per facilitarne l’integrazione anche fuori dall’ambito lavorativo. E il pacchetto di perbenismo prende forma, ha mille lati e troppe ombre. A riprova di ciò, l’articolo del Secolo XIX, 8 ottobre 2025 “I 120 anni di OTO Melara raccontati in 30 scatti” si conclude con la dichiarazione del Sindaco: **“è rilevante che il territorio trovi soluzioni affinché Leonardo continui a dare risposte occupazionali”**. Finché c’è domanda di sterminio e di genocidio, la risposta occupazionale non solo è garantita dunque, ma è importante riservarle uno spazio comodo.



Oggi? Nel 2001 entra a far parte del gruppo Finmeccanica (oggi Leonardo SPA), società controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze che detiene il 30,2% delle azioni. **Oggi la sede Spezzina produce artiglieria e sistemi navali:** il celebre cannone navale 76/62, il 127/64 mm e sistemi minori come i LIONFISH installati sulle marine militari di oltre 60 Paesi. Mezzi terrestri ed Esercito. Centrale per l'assemblaggio dei veicoli da combattimento Freccia e lo sviluppo dei nuovi mezzi corazzati Lynx (tramite la joint venture tra Leonardo e Rheinmetall). Sistemi di torrette come le serie Hitfact, Hitfist e Hitrole. Proiettili ad alta precisione come il sistema DART e la munizione a lungo raggio Vulcano.

Sempre oggi, **circa l'8% della popolazione civile occupata a Spezia lavora direttamente nel settore della Difesa.** Una densità occupazionale che ha pochi eguali in Europa. Il baricentro di questa forza lavoro è lo stabilimento di Leonardo. Negli ultimi anni, il sito spezzino ha registrato un incremento di addetti che ha superato il 43%, portando la forza lavoro oltre le 1.300 unità, con una fame insaziabile di giovani ingegneri e laureati in discipline STEM (che rappresentano il 77% dei neoassunti).

Degli oltre 60 mila dipendenti di Leonardo alla fine del 2024, il 15% opera nel Regno Unito, il 13% negli Usa, il 5% in Polonia, il 60% in Italia e il 7% nel resto del mondo tra cui 250 persone in Israele. Ma il vero salto di scala geopolitico è avvenuto con la nascita della **joint venture paritetica tra la stessa Leonardo e il colosso tedesco Rheinmetall.** Sarà proprio l'asse spezzino, insieme al cantiere navale di Fincantieri del Muggiano e al Centro di ricerca NATO CMRE, a blindare l'economia del territorio per i prossimi vent'anni.



An aerial photograph of a coastal town, likely Genoa, Italy, with a large hill in the background. A ship is docked in the harbor in the foreground. The entire image is overlaid with a dark red filter. The text is in white, bold, sans-serif font.

NON SOLO LEONARDO

**Altre aziende belliche
sui territori**

LA SPEZIA E LUNIGIANA

MBDA, CIMA, FINCANTIERI, RENK GROUP: tra Spezia ed Aulla si trova una delle maggiori concentrazioni di industrie belliche italiane.

MBDA: i missili europei

MBDA è il maggiore **consorzio europeo** che si occupa di costruzione di missili (oltre il 40% del mercato europeo di missili è nelle sue mani) e tecnologie per aeronautica, marina militare e forze armate. Nasce da varie fusioni (Matra, BAE Dynamics, Alenia) ed è ad oggi **controllata dalla francese Airbus al 37,5% (la sede centrale di MBDA si trova vicino a Parigi), l'italiana Leonardo al 25% (con sede a Roma) e l'inglese Bae Systems al 37,5% (con sede a Stevenage)**. Altre sedi si trovano negli USA ed in Germania. Secondo dati del 2024, MBDA si trova al terzo posto nel mondo (dopo gli statunitensi Lockheed Martin e Raytheon) nel mercato dei missili.

Un vero colosso della morte, che nel territorio lunigianese e spezzino ha **due importanti sedi e fabbriche**, e che, come ogni industria bellica, vende i suoi prodotti ai migliori offerenti. Lo stabilimento della Spezia ed il sito connesso di Aulla, quest'ultimo posto all'interno del comprensorio del Centro Interforze Munizionamento Avanzato (CIMA) della Marina militare, rappresentano il centro integrato d'eccellenza missilistica di MBDA Italia.

A conferma di tali "eccellenze" il Guardian, nel luglio 2025 (in pieno genocidio in Palestina), pubblica un'inchiesta in cui parla di almeno 24 casi verificati di **impiego della bomba GBU-39**, di cui Mbda produce le ali in uno stabilimento in Alabama (USA), in attacchi che hanno causato la morte di civili **a Gaza**.

Per quanto riguarda lo **stabilimento della Spezia**, questo è situato nel **quartiere Melara** (parte orientale del golfo) e occupa oltre 2 ettari, comprendendo uffici, laboratori, siti di produzione e revisione, magazzini. Questo stesso sito era precedentemente di proprietà di **Alenia** (ex divisione di Finmeccanica, oggi Leonardo SPA, che controllava imprese produttrici di armi e apparecchiature militari), fino al 2001 quando è confluito in MBDA.



Le attività svolte nel sito della Spezia sono in forte connessione con quelle che si svolgono ad **Aulla (MS)**, a poco meno di 20 km di distanza: secondo il sito analisi difesa, nel 2018 le attività principali riguardano lo sviluppo test e produzione (integrazione inerte) di missili ed installazioni di lancio per piattaforme aeree, navali e terrestri, a cui si aggiungono progettazione meccanica e aerodinamica e simulazione. **Il sito industriale Spezia-Aulla è un'area classificata ad alta riservatezza e sottoposta ai vincoli di controllo del DIS** (dipartimento delle informazioni per la sicurezza, una delle branche dei servizi segreti italiani).

Da diversi anni lo stabilimento di Spezia contribuisce alla produzione di **missili Marte** (e versioni successive) per gli **Emirati Arabi Uniti**, una collaborazione tanto redditizia che nel 2025 MBDA ha annunciato l'istituzione di una sede anche negli EAU. Va ricordato che gli EAU finanziano ed armano le milizie **Janjawed** delle RSF (rapid support force): si tratta dei paramilitari (addestrati in passato anche dai carabinieri italiani del Reggimento Paracadutisti Toscana, con base al CISAM di Pisa) coinvolti nel genocidio in corso in Sudan, gli stessi che si sono resi responsabili di massacri di civili come quello avvenuto a ottobre 2025 a El Fasher (uno dei pochi documentati) o quelli del Darfur.

Sempre con l'intento di tracciare la rete logistica della produzione di armi, il **Poligono Interforze di Salto di Quirra** (PISQ) in Sardegna è uno dei

principali centri di sperimentazione e validazione dei sistemi missilistici di MBDA.

MBDA, infine, è chiaramente una delle principali aziende che presenziano alla **mostra bellica navale Seafuture**, da anni al centro di mobilitazioni pacifiste ed antimilitariste (per approfondire speziamolearmi.org).

CIMA ed MBDA ad Aulla (MS)

In periferia di Aulla, a pochi km da Pallerone - dove il governo vorrebbe costruire il nuovo CPR toscano - si trova il centro della marina militare **CIMA (Centro Interforze Munizionamento Avanzato)** che si occupa di **mantenimento delle munizioni, del supporto logistico/operativo alle unità navali, e della difesa delle installazioni/depositi munizioni**. Inoltre, il CIMA è il luogo dove avviene una delle fasi critiche nella produzione dei missili, ossia quella in cui si inserisce la carica esplosiva (**integrazione pirica**). Un rischio enorme per tutta la popolazione dell'area, sia per possibili incidenti interni allo stabilimento -come mostra il caso della polveriera di Pallerone - che come bersaglio strategico di potenza ostili.

All'interno del CIMA sono ospitati il CIM e i laboratori e uffici di MBDA.

Questi ultimi sono in stretta collaborazione con la sede MBDA della Spezia. In coordinamento con lo stabilimento spezzino, ad Aulla MBDA

sviluppa, produce e mantiene diversi **sistemi missilistici superficie-aria** e si occupa di ricerca e sviluppo (R&D) in cooperazione con le forze armate e il CIMA oltre che con le università ed imprese legate al settore della Difesa. Le **università che hanno a che fare con MBDA in Italia**, secondo uno studio condotto da Altreconomia nel 2025 (basato su 34 dei 61 atenei italiani), sono almeno otto. Si tratta di università concentrate nel centro-sud (ad esempio la Federico II di Napoli, il dipartimento di Ingegneria dell'Università di Palermo, Tor Vergata, RomaTre, La Sapienza a Roma, Università del Sannio di Benevento) spesso utilizzato dallo Stato italiano come bacino di arruolamento, dove la partecipazione alle FFDO e FFAA è proposta come alternativa alla migrazione e all'emigrazione.

Lo stabilimento MBDA di Spezia e quello di Aulla interno al CIMA **nascono negli anni '70 con l'obiettivo di raggiungere un'indipendenza nella produzione statale di missili tattici di superficie** (ossia missili con gittata inferiore a 300 km).

In questi due stabilimenti, MBDA si occupa di assemblaggio e manutenzione di sezioni di missili, e assemblaggio finale delle munizioni, oltre che di test sugli equipaggiamenti, sviluppo e verifica degli strumenti, design meccanico ed elettrico. In pratica ad Aulla vengono assemblate le varie componenti dei missili che provengono da fornitori terzi e dal sito di Spezia, viene creata la munizione e poi sottoposta a test di verifica di funzionamento dell'interazione software-hardware.

Secondo il sito Analisi Difesa, nel 2018 MBDA ha investito nel comprensorio La Spezia-Aulla circa 7 milioni di euro, collaborando con le FFAA ad esempio all'interno del **CIM (Centro Integrazione Missili)** situato all'interno del CIMA.



Il CIM si occupa proprio della integrazione pirica, oltre che della produzione di alcuni componenti di **missili MBDA Aster** (20 unità al mese, dato del 2018). Da sapere che, **una volta assemblata ad Aulla e collaudata, le testate vengono trasportate in Francia a Selles-Saint-Denis** (presso un altro stabilimento di MBDA, consorzio di cui fa parte anche la francese Airbus), dove avviene l'assemblaggio dei missili Aster (dato del 2018).

Ed è sempre **al CIMA che MBDA ha dichiarato di recente di voler installare la nuova linea di produzione dei missili antiaerei Aster** (marzo 2026), missili integrati nel sistema Samp/t per la difesa aerea, arrivando così a raddoppiarne (secondo le previsioni) la produzione. Nel sito analisi difesa si tiene a precisare in maniera dettagliata che all'interno del sito integrato di Aulla e Spezia sono assunti quasi duecento

dipendenti a tempo indeterminato con un'età media di quarantaquattro anni, di cui il 26% sotto i trenta ed il 10% over 60, con presenza di un 20% di quote rosa. Altro che slow food Lunigiana, altro che testaroli, la sicurezza economica si chiama testate missilistiche.

Negli ultimi anni l'importanza di questo distretto è cresciuta enormemente a causa: della guerra in **Ucraina**, del conflitto in **Asia Occidentale**, dell'espansione delle capacità missilistiche iraniane, dall'aumento delle tensioni Nato-Russia, dalla diffusione di droni e missili da crociera.

In questo scenario il **legame tra industria europea e israeliana** della difesa è diventato sempre più evidente. I vari scenari di guerra che mietono morte a livello globale diventano volano per un aumento dell'occupazione nei nostri territori.



FINCANTIERI

Ad un paio di km dalla sede di MBDA, a **Muggiano** sorge la sede di Fincantieri della Spezia.

Fincantieri SpA è un'azienda pubblica italiana partecipata al 64,21% da CDP Equity Spa (finanziaria di Cassa Depositi e Prestiti, società controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) che **opera nella cantieristica navale, rappresentando uno dei gruppi più importanti al mondo e il più importante d'Europa**, con 18 stabilimenti in tutto il mondo e di oltre 24 000 dipendenti.

Come riportato da Peacelink.it, nello stabilimento di **Muggiano è installata la lavorazione delle lamiere in acciaio** (taglio, saldatura e assemblaggio) che servono a costruire le navi militari. Inoltre, a Muggiano, Fincantieri si occupa

dell'**installazione dei cannoni navali, sistemi missilistici e apparecchiature radar e di comunicazione**. A titolo d'esempio, il cantiere di Muggiano si occupa nel 2024 dell'allestimento della portaelicotteri Trieste, la più grande nave della MM costruita nel dopoguerra che può ospitare anche gli F-35. Nel cantiere si lavora anche sui **sottomarini**, sulle **fregate FREMM** e su **droni subacquei** autonomi (AUV). Fincantieri utilizzerà anche le **aree dell'Arsenale di Spezia** per la produzione di sottomarini, come previsto nel piano industriale 2026-2030.

Fincantieri, oltre a produrre le enormi **navi da crociera** (motore di un turismo rapace e devastante sull'ambiente) continua a collaborare con aziende belliche.



Dal 1990 ad oggi ha realizzato oltre 300 navi da guerra per le marine militari di mezzo mondo: Stati Uniti, primo fornitore, e nel circuito della NATO Grecia, Turchia, Norvegia, mentre al di fuori della NATO Indonesia, Egitto, Algeria, Qatar, Emirati arabi, Russia, Malta. Ha insediamenti produttivi in tutto il mondo, dagli Stati Uniti all'Asia. Tra le sue produzioni: sommergibili, cacciatorpediniere, fregate, corvette, pattugliatori e navi anfibe.

A titolo d'esempio, WeaponWatch riporta la lavorazione cominciata nel 2022 di un sottomarino di proprietà di L3Harris Technologies proprio nei cantieri del Muggiano, con consegna prevista nel 2030. La **L3Harris Technologies** è il 12° gruppo militare mondiale (dati del 2022) ed è un importante fornitore diretto dell'industria militare israeliana, oltre ad essere indirettamente presente in vari sistemi d'arma della Israele Defence Forces, per esempio nelle smart munitions JDAM di Boeing impiegate su Gaza.

Oltre alle morti conseguenti all'utilizzo degli allestimenti bellici di Fincantieri, vanno anche ricordati i **37 lavoratori morti nel cantiere di Palermo** per mesotelioma, come gli **operai morti nel 2015, nel 2018, nel 2020** (per mancato rispetto delle prescrizioni contro il COVID) **a Spezia**. Lo citiamo anche perché diverse sigle dei sindacati di base denunciano da anni l'**iper-sfruttamento di lavoratori immigrati nei cantieri navali** (con casi di persone che lavoravano oltre 60 ore alla settimana o costrette a inginocchiarsi davanti al titolare al momento del ritiro della busta paga, come avvenuto a Monfalcone)

oltre al sistema di appalti e sub-appalti che genera sfruttamento e pericolo per la salute dei lavoratori.

RENK GROUP SRL

Renk Group AG, nel dicembre 2024, ha annunciato che **Renk Italia Srl e Leonardo hanno firmato un Memorandum of Understanding (MoU)**. L'obiettivo di tale accordo è la **collaborazione industriale e tecnologica nel campo dei veicoli cingolati** e sembra orientato soprattutto ai 2 nuovi megaprogrammi dell'EI, I-MBT e A2CS/AICS. In tale contesto Renk Italia Srl interagirà strettamente con Leonardo: **Renk Italia Srl ha infatti la sua sede proprio nel sito industriale Leonardo della Spezia**. Questo accordo mira a definire una roadmap per un contributo comune nei programmi italiani relativi al nuovo carro da combattimento (MBT) e al nuovo veicolo cingolato da combattimento della fanteria (programmi I-MBT e A2CS/AICS).

"Le sinergie tecnologiche e industriali tra Renk e Leonardo rappresentano un'opportunità unica per contribuire allo sviluppo di soluzioni all'avanguardia progettate per i veicoli cingolati. Ricordiamo che Renk è uno specialista assoluto nel settore dei cambi/trasmissione e, con Horstmann, anche delle sospensioni per veicoli cingolati e corazzati." Così, la Rivista Italiana Difesa, tesse le lodi di questa mortifera collaborazione tra i due gruppi...

Polveriera di Aulla

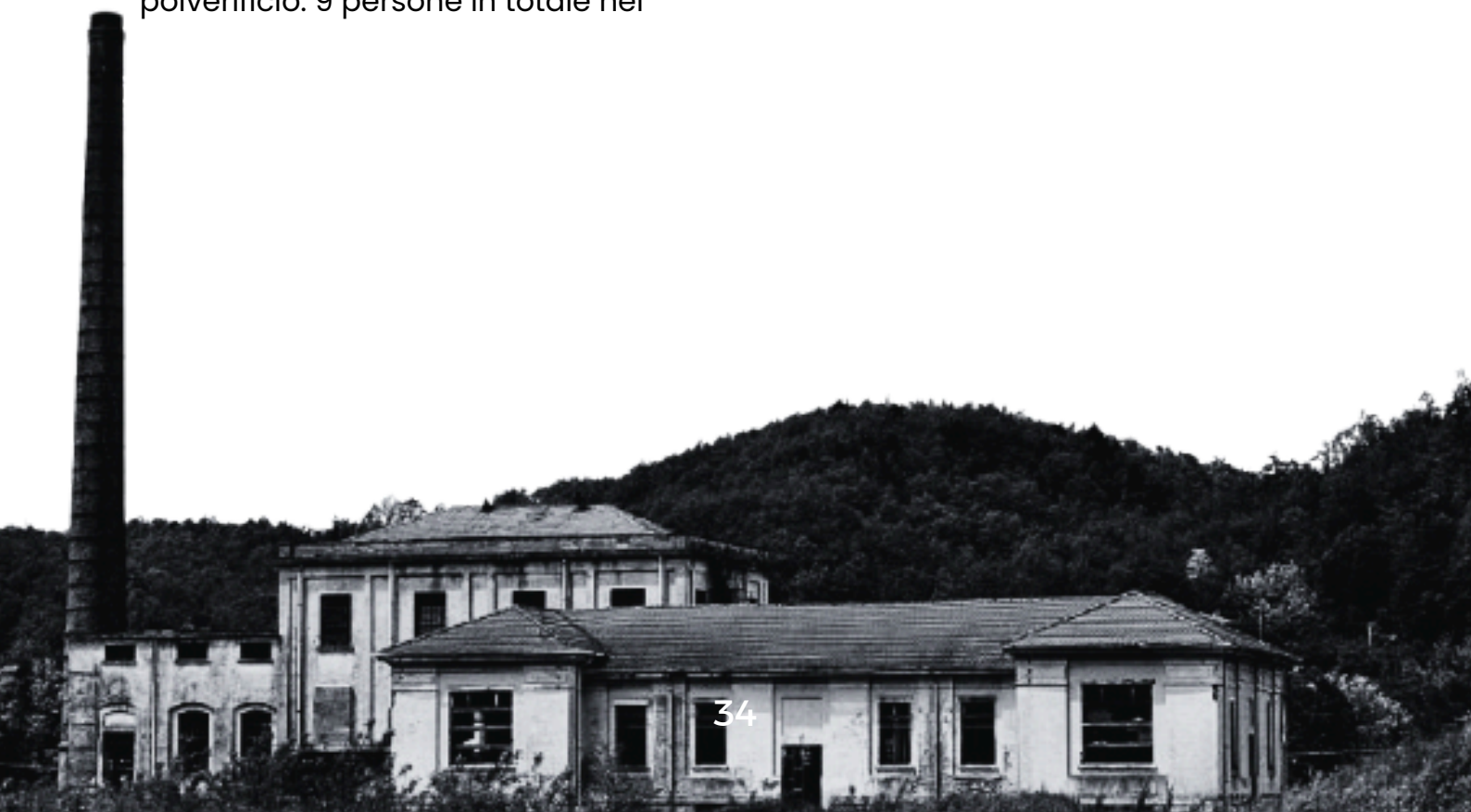
E' interessante anche la storia del sito che **dovrebbe ospitare il nuovo lager per migranti, il CPR** (Centro di Permanenza per il Rimpatrio) toscano: si tratta dell'ex polveriera di Pallerone, **per 60 anni sede di stoccaggio di esplosivi militari, successivamente scarica per tonnellate di rifiuti pericolosi a cielo aperto come l'amianto.**

La polveriera viene aperta nel 1918 quando grazie ad un esproprio statale di quei terreni fino ad allora coltivati ed estremamente fertili, la Società Italiana Esplosivi e Munizioni di Torino entra in possesso dell'area e **comincia il suo lavoro di rifornimento del Regio Esercito**, con la produzione di proiettili ed esplosivi. Nel 1924, nel pieno delle guerre coloniali e dei massacri del regime fascista, il polverificio di Pallerone è in piena attività (dopo diversi anni di depositata della produzione). **Diversi sono anche gli episodi in cui perdono la vita i lavoratori** del polverificio: 9 persone in totale nel

1940, 1941 e 1942.

Lo stabilimento non viene colpito dai bombardamenti degli alleati e viene quindi subito **occupato dall'esercito nazista** già nel 1943. I nazisti scappano il 24 aprile del 1945 con **l'idea di far saltare in aria l'intera polveriera prima di darsela a gambe**, idea che non viene messa in atto probabilmente anche perché avrebbe provocato la distruzione dell'intero paese di Pallerone.

Il sito viene **smilitarizzato solo nel 1977, ma fino al 1995 continua a produrre missili per un consorzio composto da Oto Melara e BPD Difesa e Spazio**. Nel 1997 la zona passa nelle mani di una ditta di recupero di rifiuti, che fallisce pochi anni dopo lasciando la situazione attuale: gravi problemi ambientali, oltre 50 000 tonnellate di rifiuti accumulati che probabilmente hanno inquinato il terreno e le acque superficiali.



LIVORNO

DRASS, WASS e Pierburg Pump Technology: sfruttando il porto e la vicinanza di basi militari come Camp Darby, anche Livorno vede una concentrazione di industrie belliche.

DRASS: palombari, camere iperbariche e sottomarini

Il gruppo DRASS GROUP Underwater Technology è una storica realtà industriale, le cui origini risalgono al 1927, quando Roberto Galeazzi brevettò uno scafo per sottomarini resistente alla pressione idrostatica. L'azienda fu **fondata a Spezia nel 1936**, e tra le innovazioni che la resero famosa sono da ricordare l'**elmo da palombaro** (il famoso modello Marina), lo **scafandro articolato**, e la **torretta butoscopica** (butoscopio) del 1931.

DRASS GROUP invece fu fondata a Livorno nel 1968 come azienda manifatturiera a supporto della società Sub Sea Oil Services (SSOS). Le due società riuscirono poi a realizzare la prima immersione operativa in saturazione con il sistema Capshell a Porto Santo Stefano nello stesso anno, e nel 1978, DRASS acquisì la società Galeazzi che divenne la società DRASS Galeazzi Srl. **Fanno parte del gruppo DRASS la DRASS Galeazzi SRL, la DRASS SPA costituita nel 2018, e la DRASS Romania SRL fondata nel 2007 con sede a Timisoara.** La DRASS Galeazzi Srl, agli inizi degli anni 2000, con il fallimento della COSMOS dell'Ing. Pucciarini (ex X MAS), ne ha assorbito

il personale e le competenze nella produzione di sottomarini. Oltre agli stabilimenti produttivi in Italia e in **Romania**, il gruppo ha uffici commerciali a **Dubai** e conta oltre 250 dipendenti diretti che operano in circa 13.000 m² di stabilimenti coperti. Gli impianti di produzione a **Livorno** hanno sede in Via Teresa Mattei, e sono saliti alla ribalta delle cronache nel 2014 in occasione del riassetto della viabilità cittadina, con la costruzione di un sottopasso in Via Delle Sorgenti nei pressi dell'area produttiva aziendale. Oltre alla Romania la DRASS è presente in **Polonia** attraverso la SCANTEK Sp.oz, distributore ufficiale autorizzato in Polonia per DRASS. La sede di SCANTEK si trova a Gdynia (Polonia).

COSA PRODUCE DRASS

La produzione Drass è specializzata nei settori dei **sottomarini "midget" compatti** (minisommersibili), veicoli militari per le forze speciali, **e nei sistemi di recupero e soccorso sottomarino**, oltre alla strumentazione per le immersioni commerciali, le riparazioni sottomarine, e una speciale competenza nel settore dell'iperbarica medica.

Nell'ambito delle tecnologie per la difesa, vengono prodotti veicoli sottomarini di dimensioni standard con o senza equipaggio, e veicoli di dimensioni ridotte adatti ad operazioni rapide di sabotaggio ed intelligence.

Il **DRASS DS8** è definito dall'azienda come *"il nemico invisibile, efficace, insidioso, furtivo"* capace di trasportare il suo "equipaggiamento offensivo" e fino a otto sommozzatori da combattimento. Nella versione DS8HL aumenta ulteriormente la capacità di carichi offensivi: siluri e bombe.

Il **RONDA LUUV** (Long Unmanned Underwater Vehicle) è un **sottomarino di grandi dimensioni**, senza equipaggio, utilizzato per operazioni di sorveglianza, recupero e dispiegamento di mine. La serie DGK di ultima generazione è un mezzo silenzioso e concepito per eludere il rilevamento sonar nemico e navigare in fondali bassi. Trasporta fino a 4 siluri pesanti o fino a 5 ton di equipaggiamento compreso un rastrelliere per posa mine.

Al settore bellico si affianca la **produzione di navi e sommergibili di soccorso e recupero DSRV** (Diving Submarine Rescue Vessel) ST 236 e ST 230, e sistemi di soccorso quali la Capsula di salvataggio sottomarino (SRC Submarine Rescue Capsule) e il Sistema di ventilazione (VS Ventilation System).

Un **dual use** estremamente funzionale, che ha reso famosa l'azienda per le produzioni destinate all'utilizzo civile come il Sistema completo per immersioni profonde.

Ne fanno parte una serie di attrezzature specializzate tra cui campane di vetro, camere di saturazione, recupero e stoccaggio di gas, sistemi di supporto vitale, e il così detto **sistema meccanico LARS** per manovrare la campana subacquea e il contrappeso. Di questi il **sistema MINISAT**, progettato per operare fino a 100 m di profondità, viene citato per l'installazione di pannelli eolici off-shore.

GUERRA E AFFARI

La DRASS Group è considerata leader mondiale nei sistemi di immersione, iperbarici e nella tecnologia per mini-sottomarini e mezzi d'assalto. L'azienda lavora in stretta sinergia con il **COMSUBIN** (Comando Subacquei e Incursori della Marina Militare) per *"lo sviluppo di tecnologie subacquee all'avanguardia e la sicurezza"*. I sottomarini e i mezzi Drass sono tra quelli utilizzati per le esercitazioni presso la **BAI** (Base Addestramento Incursori) nel parco regionale di **San Rossore** (ex tenuta presidenziale) vicino alla foce del fiume Arno, utilizzato per le attività anfibia e subacquee del **reggimento "Col Moschin"**.



Importante anche la fornitura del sistema di soccorso per sommergibili (all'interno del programma per la nave SDO-SuRS), in collaborazione con **Saipem** e la Direzione degli Armamenti Navali Saipem. La crescente domanda di sistemi avanzati e di intelligence subacquea è tra le ragioni della recente partnership strategica (MOU Memorandum of Understanding) con il **colosso norvegese KONGSBERG** per lo sviluppo congiunto di soluzioni per la difesa. Questo include veicoli subacquei senza equipaggio (UUV) e sistemi integrati di sorveglianza. Kongsberg è **specializzata in tecnologie di ultima generazione per l'oceano e lo spazio**: dai sistemi marini autonomi ai satelliti. Controllata al 50,10% dal governo norvegese.

L'interesse riscosso dalle produzioni nel settore bellico, legato alla situazione di guerra e riarmo mondiale, ha sicuramente contribuito all'aumento degli utili DRASS passati dai 42 milioni del 2024, ai 50 milioni di euro del 2025. Un aumento di circa il 20% destinato a crescere per i recenti accordi di Dubai con il Ministero della difesa indonesiano. Una maxi commessa da 1,4 miliardi di dollari, che prevede la fornitura di 6 sottomarini serie DGK, oltre ai servizi di logistica e addestramento collegati. Mentre parte della costruzione verrà effettuata nello stabilimento romeno di Ghiroda, la **progettazione ed i processi di**

sviluppo tecnologico resteranno concentrati a Livorno. Le fasi di montaggio, collaudo, e addestramento del personale dei nuovi sottomarini DGK, destinati alla Marina indonesiana, prevedono la **prova in mare in un'area riservata del porto: circa 10.000 m² con affaccio su banchina sono oggetto della trattativa con l'Autorità di sistema portuale**, con nuove commesse all'orizzonte, e la minaccia del solito ricatto occupazionale. Ricatto occupazionale da parte di un'azienda che avrebbe già il potenziale e le competenze per concentrarsi sulle produzioni civili. La **prospettiva di un'ulteriore militarizzazione dell'area portuale**, con la presenza di mezzi militari in collaudo nei pressi della zona dei piccoli cantieri e dei traghetti, ha trovato l'opposizione del movimento che in vario modo si sta battendo da anni contro la guerra, la militarizzazione dei nostri territori, e per la riconversione industriale verso produzioni utili alla collettività.



WASS: sottomarini, droni subacquei, siluri e sonar

La WASS Submarine Systems Srl, proprietà dell'azienda pubblica Fincantieri Spa (controllata dalla Cassa Depositi e Prestiti), **produce siluri, contromisure e sonar a Livorno e Pozzuoli** impiegando circa 450 dipendenti. Il principale stabilimento è quello di Livorno, che nasce nel 1937 come silurificio Moto Fides. Nel dopoguerra entra nell'orbita della FIAT, fino al 1995 quando viene acquisita da Finmeccanica e assume il nome di WASS, acronimo di Whitehead Alenia Sistemi Subacquei, dal nome dell'ingegnere inglese Robert Whithead che inventò il siluro e che fondò il silurificio di Rijeka da cui lo stabilimento livornese nacque come filiale. La WASS passa a Leonardo (ex Finmeccanica) nel 2016 e infine a Fincantieri nel gennaio 2025. Il sito produttivo livornese, inizialmente ubicato vicino al porto in Via Salvatore Orlando, e trasferito a inizio anni '90 nelle strutture dell'ex stabilimento IVECO di Salviano, acquisendo anche i terreni circostanti. L'impianto viene quindi ad occupare una vasta area vicina ai quartieri a edilizia popolare che si stavano sviluppando in quegli anni, questo permette la costruzione di una grande vasca per la prova del lancio siluro.

Oggi la WASS produce: il **siluro pesante Black Shark Advanced**, utilizzato da sommergibili; il **siluro leggero A244/S utilizzato da elicotteri, aerei e navi**; il siluro leggero MU-90 frutto di una collaborazione tra

le amministrazioni militari di Italia e Francia negli anni '90, sviluppato da **Eurotorp** (un **consorzio europeo** di cui fanno parte, oltre a WASS, le aziende francesi Thales e DCNS); sonar; tubi di lancio per siluri; sistemi di contromisure attive e passive; sistemi di difesa antisiluro; droni sottomarini.

Oltre a rifornire la **Marina Militare Italiana**, la WASS ha contratti con le marine di mezzo mondo, e ultimamente ha ottenuto delle commesse da record. A gennaio 2026 la WASS si è aggiudicata una commessa da circa 200 milioni di euro per la fornitura di siluri pesanti Black Shark Advanced alla marina indiana. Appena un mese dopo, a febbraio, al World Defence Show di Riyadh la WASS ha stretto con il ministero della difesa del Regno dell'Arabia Saudita un accordo che ha superato i 200 milioni di euro per la fornitura di siluri MU-90.

RICERCA MILITARE

Nel dicembre 2009 viene siglata una **convenzione tra la WASS, il Comune di Livorno e la SSSUP Sant'Anna di Pisa**. Lo scopo è creare un "centro di eccellenza nazionale sulla robotica subacquea con applicazioni civili legate in particolare alla sicurezza e all'ambiente". Nel gennaio di quell'anno la Sant'Anna aveva già avviato a Livorno, presso gli storici ex stabilimenti balneari dello Scoglio della Regina, il Centro di Ricerca delle Tecnologie del Mare e della Robotica Marina, che, grazie alla convenzione, può svilupparsi con i finanziamenti della WASS.

L'azienda, in questo modo, può disporre di ricercatori d'eccellenza, mentre il Comune prende la sua fetta essendo proprietario dello Scoglio della Regina. Due anni dopo, nel 2012, vengono avviati i lavori di ristrutturazione di parte degli edifici storici e il centro si amplia. In particolare, due progetti di robotica sono sostenuti dalla WASS: il **V FIDES** (Veicolo Filoguidabile per l'Identificazione, la Detezione e l'Esplorazione Subacquea) in collaborazione con altri soggetti come il Dipartimento di Logistica e Trasporti dell'Università di Pisa; il **COMAS** (CONservazione "in situ" di Manufatti Archeologici Sommersi).

Progetti inizialmente presentati per un uso civile di esplorazione, conservazione e ricerca di biologia marina, ma anche di "sicurezza", compresa la sorveglianza delle frontiere, che sono poi stati applicati a livello militare. Questi progetti hanno infatti contribuito a sviluppare dei mezzi subacquei che possono essere impiegati come veicoli a pilotaggio remoto con cavo (ROV) o senza (UAV), questi droni sottomarini possono svolgere operazioni di sorveglianza subacquea, prospezione e mappatura di zone di fondale e oggetti di interesse, operazioni di intelligence, bonifica da mine.

IL MONDO SUBACQUEO E LA GUERRA

Quando nel 2023 la WASS era ancora proprietà di Leonardo Spa, la Fondazione Leonardo aveva promosso presso l'Accademia Navale di Livorno il convegno *"La civiltà del mare. Il subacqueo nuovo ambiente per l'umanità"*. In quel contesto ministri, manager, accademici e militari hanno parlato di fondali esplorati solo al 20%, di ricchezze incommensurabili in litio, cobalto, nichel e rame, di future infrastrutture informatiche colossali da posare nelle profondità marine, di nuove rotte commerciali e quindi di un nuovo ruolo strategico dei mari e della marina. Ma **questa retorica della frontiera non riesce a mascherare la sete di potere di chi descrive il mare e il mondo subacqueo come un'altra scacchiera su cui giocare la propria partita per il dominio sul pianeta.**

Questa particolare attenzione al mare e al subacqueo può essere compresa nel contesto di guerra generalizzata che segna il mondo di oggi.



Abbiamo visto infatti negli ultimi anni un sempre maggiore ruolo della Marina Militare nelle missioni militari italiane all'estero, non solo in funzione di deterrenza, ma anche in operazione, mentre la guerra navale è tornata ad essere un fattore cruciale nei principali contesti di conflitto, come ad esempio nel Mar Nero e nel Golfo Persico. In questo contesto i siluri tornano ad essere un'arma strategica.

Pierburg Pump Technology Italy S.p.a

Fondata nel 1909 a Berlino come azienda di commercio di acciaio, Pierburg ha iniziato a produrre carburatori nel 1928, **fornitore privilegiato delle case automobilistiche tedesche** oltre a molti produttori internazionali di veicoli e motori. **Nel 1986, l'azienda è stata acquisita dal gruppo Rheinmetall (Rheinmetall AG)**, colosso internazionale nel settore della difesa, attivo anche in Italia attraverso le controllate Rheinmetall Italia S.p.A. e RWM Italia S.p.A, specializzata nei sistemi di difesa sottomarina e controminamento, nonché per le testate belliche e le munizioni aeronautiche. **Fornitore di lunga data dei dipartimenti e ministeri della difesa di ogni colore e delle forze armate di tutto il mondo, ha tre sedi in Italia: Ghedi, Domusnovas e Torino.** Dal marzo 2022 è attivata una joint venture con il gruppo MBDA Italia, divisione italiana del gruppo MBDA per la progettazione e produzione di missili e sistemi missilistici per l'aeronautica, la marina militare e le forze armate terrestri.

La Germania ha avviato un gigantesco piano di riarmo da 500 miliardi per cominciare, e Rheinmetall sta scaricando le produzioni civili per concentrarsi solo sul settore bellico, molto più redditizio (almeno finché dura questa fase di riarmo). Una riconversione industriale al contrario, per cui vengono scorporate le produzioni civili o non facilmente convertibili al bellico, e abbandonate.

La controllata **Pierburg Pump Technology Italy S.p.A.**, situata in Via Salvatore Orlando a Livorno, con circa 250 persone occupate, è attualmente **al centro di una complessa operazione di cessione industriale.**

A inizio giugno è stato firmato un accordo per la cessione dell'intera divisione Power Systems (che comprende gli stabilimenti Pierburg di Livorno e di Lanciano) al **fondo tedesco AEQUITA** per un prezzo provvisorio di 350 milioni di euro. Il fondo AEQUITA è una holding di investimento con sede a Monaco di Baviera, specializzato in acquisizioni di "situazioni speciali" tra cui scorpori aziendali, cessioni e rilanci. La cessione ad un fondo d'investimento, preoccupato solo di tagliare i costi, distribuire dividendi agli azionisti, e rivendere, sappiamo che è l'anticamera della brutta fine di un'azienda, della perdita di competenze e dell'impoverimento delle lavoratore e del tessuto sociale.

FIRENZE

L'industria galvanica fiorentina al servizio della guerra

Nel territorio fiorentino sono presenti numerose **piccole-medie aziende che si occupano di trattamenti galvanici**, ossia lavorazioni industriali elettrochimiche attraverso cui è possibile rivestire di un micro-film metallico svariati materiali (es. rame, acciaio, alluminio, ottone), principalmente al fine di proteggerli dalla corrosione e di renderli più resistenti; ma anche a fini estetici.

Il trattamento galvanico viene impiegato in molti settori: dal automotive alla moda, dall'elettronica alla gioielleria, dalla chirurgia all'arredamento. Ma, con gli investimenti in riarmo, alle aziende specializzate in questo tipo di lavorazione vengono spesso **commissionate dallo Stato anche lavorazioni per il trattamento di proiettili**.

È così che i lavoratori impiegati in queste aziende del distretto fiorentino (tipicamente poche decine di lavoratori per ogni azienda) sono costretti a trattare un giorno piccola bulloneria, un altro giorno proiettili, con tutti i rischi che ne derivano. **Quando arriva una commessa militare, la produzione ordinaria viene immediatamente sospesa** al fine di completare con priorità la lavorazione destinata al comparto bellico.

La **totale assenza di trasparenza** negli affari dell'industria militare può facilmente indurre a credere che soltanto poche multinazionali

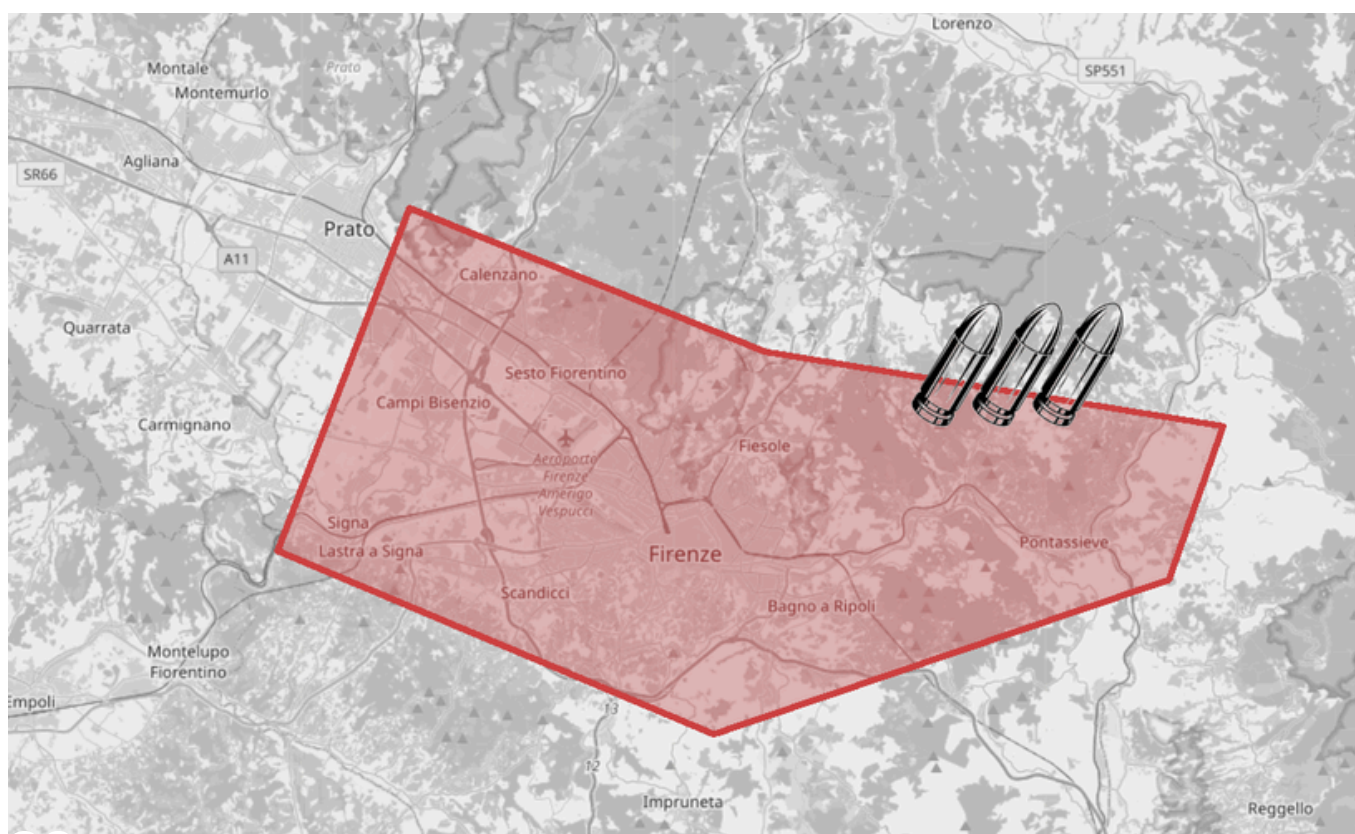
(es. Leonardo, Rheinmetall, MBDA) si occupino della produzione di armi. Ma dall'esempio delle PMI dell'industria galvanica fiorentina emerge quanto in realtà **la catena di approvvigionamento bellico sia frammentata e mimetizzata tra le migliaia di aziende che normalmente si occupano di prodotti a uso civile** (il comparto aerospaziale italiano nel 2024 era composto del 80% da PMI – fonte CTNA).

Nel contesto di crisi industriale europea, è chiaro che molte di queste piccole aziende saranno sempre più disponibili ad accettare commesse provenienti dall'industria militare, su cui tutti i governi UE stanno puntando, investendo miliardi di risorse pubbliche.

La frammentazione della filiera bellica rende anche immediatamente intuibile **l'importanza che ricoprono le infrastrutture di trasporto nel business delle armi, per ridurre i tempi e i costi di fornitura da un distretto industriale a un altro**, e da un Paese a un altro. Poter beneficiare di interporti (come quello di Prato o di Collesalveti) significa essere immessi direttamente nelle dorsali ferroviarie TEN-T, che mettono in collegamento con tutta Europa.



Distretto industria galvanica fiorentina:



APPENDICE



UNA CITTÀ CHE RESISTE

Approfondimento sulle mobilitazioni a La Spezia

La Spezia non assiste passivamente alla propria militarizzazione. Negli ultimi mesi, una fitta rete di resistenza ha unito cittadine, studente e lavoratori in una mobilitazione permanente:

- **I blocchi logistici** (Agosto-Settembre 2025): i portuali di Genova, La Spezia e Livorno si coalizzano respingendo i carichi bellici. Ad agosto bloccano l'imbarco di cannoni Oto Melara sulla nave saudita Bahri, mentre a fine settembre il "muro ligure" costringe la nave militare USA SLNC Severn a rinunciare all'attracco e a sparire dai radar.
- **La risposta dei lavoratori e dei giovani** (Marzo-Maggio 2026): il dissenso si sposta sui luoghi di lavoro e di studio. Il 6 marzo le studente manifestano davanti all'Arsenale contro la propaganda bellica nei licei. Il 18 marzo, i ferrovieri presidiano la stazione centrale per denunciare i rischi e lo spreco di 9,2 milioni di euro dei cantieri della Military Mobility, portando la lotta fino alle tappe nazionali del 30 aprile e 29 maggio.
- **L'autunno caldo della protesta** (Settembre-Novembre 2025): il 27 settembre, 5.000 persone sfilano contro il salone navale SeaFuture, occupando la città con un'acampada di 10 giorni. A ottobre i cortei si susseguono al ritmo di due a settimana (oltre 10.000 persone in piazza il 3 ottobre), seguiti dalle proteste del 4 novembre contro la militarizzazione delle scuole e dal presidio solidale sotto il carcere il 31 dicembre.



CONTRIBUTI A CURA DI:

Ferrovieri contro la guerra

Email: ferroviericg@protonmail.com

Telegram: [Ferroviericontrolaguerra](https://t.me/Ferroviericontrolaguerra)

Ferrovieri in lotta con il sindacato USB

Email: ferrovieri@usb.it

GAP-Gruppo Autonomo Portuali – Livorno

IG: [gruppoautonomoportualilivorno](https://www.instagram.com/gruppoautonomoportualilivorno)

Coordinamento Antimilitarista – Livorno

FB: [Coordinamento Antimilitarista Livornese](https://www.facebook.com/CoordinamentoAntimilitaristaLivornese)

IG: [coord.antimilitarista.livorno](https://www.instagram.com/coord.antimilitarista.livorno) Email: no_missioni_livorno@anche.no

Scrivania Autogestita di Informazione – Livorno

Sito: scrivaniaautogestita.it

IG: [scrivania.autogestita.info](https://www.instagram.com/scrivania.autogestita.info) FB: [SAI-Scrivania autogestita di informazione](https://www.facebook.com/SAI-Scrivania-autogestita-di-informazione)

Movimento no base – nè a Coltano nè altrove

Email: movimentonobasepisa@gmail.com

IG: [movimentonobase](https://www.instagram.com/movimentonobase) FB: [Movimento No Base](https://www.facebook.com/Movimento-No-Base) Sito: movimentonobase.it

Riconvertiamo Seafuture – La Spezia

Email: riconvertiamoseafuture@gmail.com

Sito: speziamolearmi.org FB: [Riconvertiamo Seafuture](https://www.facebook.com/Riconvertiamo-Seafuture)

IG: [riconvertiamo_seafuture](https://www.instagram.com/riconvertiamo_seafuture)

Coordinamento Antimilitarista – Carrara

Email: antimilitcarrara@canaglie.org

**Contattaci se vuoi proporre un contributo
per un prossimo numero o una presentazione
del bollettino nel tuo territorio!**

