



BOLLETTINO DEI FERROVIARI CONTRO LA GUERRA

MARZO 2026

bollettino 7

ferroviericg@protonmail.com

INSERTO DEL NUMERO 89 DI CUB RAIL

NOTE SULL'APPROVAZIONE DEL PACCHETTO PER LA MOBILITÀ MILITARE



Carrello personalizzato gazizzato

Il pacchetto per la mobilità militare europea è stato approvato il 17 dicembre scorso dal parlamento UE a larga maggioranza (493 sì, 127 no, 38 astenuti). Le misure di resilienza affronteranno anche le vulnerabilità sistemiche. La comunicazione congiunta annuncia che la Commissione collaborerà con l'ERA per rafforzare la solidità del sistema di gestione del traffico ferroviario in modo armonizzato, al fine di garantire la continuità operativa in caso di sabotaggio o altri guasti del sistema. Promuoverà tecnologie di posizionamento dei treni assolutamente sicure basate su segnali satellitari, riducendo la dipendenza dalle apparecchiature fisiche a terra. Entro il 2029 saranno istituiti processi coordinati di stress test per facilitare questo obiettivo.

I "SINISTRI" CHE CI VORREBBERO CON L'ELMETTO

"Oggi tutto è digitalizzato. Non voglio che i nostri punti di segnalazione (ferroviari) digitalizzati vengano bloccati a distanza perché contengono chip Huawei", così parla François Kalfon, relatore ombra del Parlamento europeo sulla mobilità militare. In queste parole appare un riferimento evidente alla rete tedesca, che come noto usa componenti cinesi Huawei, a rischio interferenze (si calcola che

occorrerebbero almeno 400 milioni di euro per riconvertire il sistema con tecnologia europea).

Ecco, questo, si badi bene, è un "socialista" eletto al parlamento europeo. Kalfon va oltre, e da un giudizio complessivamente positivo riguardo al pacchetto approvato, che mira ad armonizzare le norme sulla mobilità militare nei 27 Stati membri per ridurre significativamente il tempo impiegato dalle truppe e dalle attrezzature militari per spostarsi all'interno del blocco.

Tra i punti deboli, come noto, c'è il fatto che alcuni Stati membri impiegano fino a 45 giorni per rispondere a una richiesta di un altro Paese dell'UE di attraversare il proprio confine con mezzi militari. L'esecutivo UE vuole arrivare a max 3 giorni (6 ore in caso di crisi bellica). I punti critici infrastrutturali (strade, gallerie, ponti e ferrovie) individuati come prioritari per il "dual-use" civile e militare sono più di cinquecento. Come noto sono quattro i corridoi principali (Reno-Alpi, Baltico-Adriatico, Scandinavo-Mediterraneo, Mediterraneo E-O) mentre i miliardi stanziati per la "resilienza" sono 17,65, ma i guerrafondai hanno già annunciato che ne chiederanno cinque volte tanti.

La proprietà cinese di porti, aeroporti, aziende elettriche e infrastrutture di telecomunicazione è fonte di preoccupazione per loro. L'UE ha inasprito le norme che disciplinano **gli investimenti esteri diretti nelle infrastrutture critiche** e nei settori strategici chiave, ed il mese scorso è stata avanzata la richiesta di limitare l'acquisto di componenti e apparecchiature da **fornitori esteri "ad alto rischio"** in settori critici, tra cui reti di telecomunicazioni, data center, servizi cloud e dispositivi connessi.

FONTI:

https://www.cer.be/images/publications/positions/251023_CER_Position_Paper_Military_Mobility.pdf

<https://www.euronews.com/my-europe/2026/02/06/eu-parliament-pushes-for-european-preference-in-military-mobility-plan>



È MILANO SMISTAMENTO (?)

Nel particolare della cartina si vedono i progetti che interessano l'Italia finanziati dal Connecting Europe Facility nell'ambito dell'Action Plan 2.0 militare europeo (1,74 miliardi stanziati nel 2022, di cui oltre il 50% destinati alle ferrovie). Come si può vedere, gli interventi sono concentrati sulla Liguria (Genova e La Spezia), ma un cerchio più piccolo è collocabile nell'area di Milano. Non è un caso che a fine febbraio si sia parlato dello stato dei lavori per il nuovo Terminal intermodale di Milano Smistamento: TerAlp, società di FS Logistix partecipata da Hupac, ha completato il montaggio delle prime tre gru elettriche a portale delle sei previste. Ci saranno 15 binari lunghi 740 metri, per 44 treni al giorno (395 mila Unità di Trasporto Intermodale/anno) a pieno regime.

In nessuna dichiarazione, da quella del direttore di FS a quella dell'Ad di FS Logistix, si fa cenno alla mobilità militare; nel sottolineare il ruolo strategico dello scalo si parla genericamente di "flussi internazionali". Ma è proprio per il ruolo strategico e la collocazione geografica (asse Reno-Alpi, vicinanza coi valichi) che Smistamento potrebbe assumere importanza nei traffici militari. Ovviamente torneremo sull'argomento.

■
FONTE:

https://cinea.ec.europa.eu/document/download/9348283c-1a54-4c66-9428-195439b084ca_en?filename=MilMob%20factsheet%202023-web.pdf



Lavori ferroviari militari a Genova Sampierdarena e La Spezia Marittima

Si fa sempre più serrata la preparazione alla guerra negli scali ferroviari italiani. Dopo i lavori di potenziamento militare -da noi denunciati insieme al Coordinamento antimilitarista livornese- nelle stazioni in provincia di Pisa (Tombolo e Pontedera) e di Palmanova (Udine), anche in Liguria sono in fase di attuazione e terminalizzazione due progetti europei inerenti l'utilizzo "dual use" -civile e militare- della rete ferroviaria.

Nella fattispecie i progetti (con termine lavori previsto nel 2027) interessano l'infrastruttura degli scali di Genova Sampierdarena- Parco Fuori Muro e di La Spezia Marittima. Il finanziamento dell'Unione Europea (CEF) prevede 28.774.201,50 € erogati a RFI per lo scalo di Genova e 9.274.599,00 € erogati all'Autorità del sistema portuale del mar ligure orientale per lo scalo di La Spezia Marittima. Un fiume di soldi pubblici che, invece di essere utilizzati nel miglioramento della mobilità civile, nella sicurezza ferroviaria e nei contratti collettivi delle categorie del personale ferroviario (insieme a corpose e necessarie assunzioni), vengono spesi in obiettivi di morte, distruzione e miseria. Infatti la finalità dei lavori è collegare i porti liguri al corridoio Ten-T Reno-Alpino e al corridoio Mediterraneo/corridoio Scandinavo-Mediterraneo, aumentando la capacità dei binari per ricevere treni lunghi fino a 750 metri, nell'ambito del Regolamento (UE) 2024/1679 per il prolungamento dei quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T verso l'Ucraina e la Moldavia.

È tuttavia la terminologia impiegata nelle schede di progetto che mostra la sistematicità agghiacciante con cui l'Europa ci sta portando sull'orlo della devastazione bellica: "le opere permetteranno un trasporto efficiente e continuo di personale militare, mezzi e forniture, garantendo la circolazione di treni lunghi 750 metri e ottimizzando la capacità della rete ferroviaria interna al porto. Ciò faciliterà il regolare movimento sia delle unità ferroviarie militari internazionali sia del trasporto merci commerciale, da e verso il porto di La Spezia (...) per il potenziale miglioramento del collegamento ferroviario dell'ultimo miglio ver-

so il porto (...) il progetto assicurerà la prontezza difensiva del porto di La Spezia, (...) interventi nel porto strategico di Genova, in particolare nel bacino portuale di Sampierdarena, nell'area del Parco Fuori Muro garantendo così la circolazione di traffico a duplice uso, civile e militare".

Non c'è più tempo. I ferrovieri e le ferroviere devono proporre e aderire a un concreto percorso sull'obiezione di coscienza ma, allo stesso tempo, tutto questo non sarebbe sufficiente a fermare la spirale guerrafondaia. Per interrompere il trasporto militarizzato su ferrovia e i lavori sull'infrastruttura bellica serve molto di più. La mobilitazione già in essere sui contratti e accordi a perdere deve diventare un tutt'uno con la mobilitazione antimilitarista, in quanto lo sfruttamento del lavoro alimenta la guerra. Non potranno esserci migliori condizioni di lavoro se come ferrovieri/e non spezziamo questo binomio.

Diversamente una nostra ferma presa di posizione, di concerto con le realtà antimilitariste e la società civile, riuscirà a invertire "quell'ultimo miglio" che invece di portarci nei porti, ci porterà alla distruzione totale. ■

Collettivo Ferrovieri/e contro la guerra.
26/01/2026

Colli di bottiglia

Mussuguet, ad ovest di XXM

SNCF Réseau réalise, du 16 août 2022 au 27 mai 2023*, des travaux de confortement dans le tunnel ferroviaire de Mussuguet situé entre les communes de Cassis et Aubagne. (<https://www.sncf-reseau.com/fr/a/provence-alpes-cote-dazur/confortement-tunnel-mussuguet-entre-cassis-et-aubagne-16082022-27052023>)

Con questo annuncio del 25 luglio 2022, SNCF ha comunicato (fine settembre 2024) i lavori di adeguamento della galleria del Mussuguet, 2.625 metri, costruita nel 1859 e situata sull'asse Marsiglia-Ventimiglia. I lavori sono costati 12 milioni di euro, la metà sono arrivati con la fase 2021 del progetto Mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE-T) per rinforzare la mobilità militare in Europa; l'allargamento della sagoma permetterà ora il transito di convogli militari.

Alcune delle iniziative in cui siamo intervenuti: Genova, Ponte in Valtellina, Marghera



ASSEMBLEA PUBBLICA sulla logistica di guerra e sul progetto ferroviario militare di Sampierdarena

Mentre a livello mondiale i venti di guerra si fanno sempre più forti e vicini, l'Italia si prepara e investe per trasformare le ferrovie in corridoi militari per il trasporto di armi e truppe

Interverranno:

Alessandro - Ferrovieri contro la guerra

(in collegamento) **Antonio Mazzeo - Antimilitarista**

lunedì 19/01 | h 18:30

c/o bar del foyer della Sala Mercato
Piazza Gustavo Modena
Genova-Sampierdarena

Per info t.me/j2_info

Assemblea contro la guerra e la repressione

BINARI DI GUERRA
La militarizzazione delle ferrovie
in Italia e in Europa

Il processo di militarizzazione delle ferrovie procede in tutta Europa con massicci interventi per adeguare le infrastrutture e il trasporto alla "military mobility". In Italia un passaggio fondamentale s'è verificato nell'aprile 2024 con l'annuncio dell'accordo tra Leonardo SpA e RFI. I ferrovieri attivi nel sindacalismo di base hanno costituito il Coordinamento Ferrovieri contro la Guerra, che da oltre un anno e mezzo è mobilitato con bollettini specifici, presidii nelle stazioni e negli impianti attrezzati per i passaggi di convogli militari, campagne di sensibilizzazione sulla necessità che i lavoratori in prima persona si mobilitino contro l'economia di guerra. Ne parliamo con uno dei promotori.

ORGANIZZANO:
TENDENZA INTERNAZIONALISTA RIVOLUZIONARIA
Circolo Culturale Il Forno
Partito della Rifondazione Comunista — Sondrio

Sabato 14 febbraio 2026 ore 16.00
presso la Biblioteca Comunale
Piazza Libero della Briotta, 1 PONTE IN VALTELLINA (So)

Info: egualsolidarita@gmail.com

**NO GENOCIDIO
NO GUERRE**

PER UNA RISPOSTA
DI LOTTA ORGANIZZATA
alla militarizzazione delle fabbriche,
delle scuole e della società;
al governo Meloni

CONTRO
la corsa alle guerre,
l'economia di guerra,
i DDL sicurezza e pro-Israele,
lo stato di polizia

NE DISCUTIAMO CON
Docenti per Gaza
Ferrovieri contro la guerra
Si Cobas

**IL DDL SICUREZZA ARRESTA
ANCHE I FERMIAMOLI**

**VENERDI
20 FEBBRAIO
ORE 19.30**

**MARGHERA
QUARTIERE CITA
VIA A. PALLADIO, 1**

ORGANIZZANO
Comitato permanente contro le guerre e il razzismo
Libere di lottare contro stato di guerra e di polizia
TIR - circolo di Marghera



APPUNTI ... RESILIENTI

Crescono sempre più gli investimenti europei, come peraltro l'intensità delle fasi di lavorazione, riguardanti la definizione e messa a punto dei nove corridoi ferroviari della rete TEN-T. La rete, di cui citiamo uno stralcio dal primo bollettino dei Ferrovieri contro la guerra, contempla che il progetto della Rete Transeuropea dei Trasporti -Trans-European Transport Network- TEN-T è composto da tre livelli: rete centrale, rete centrale estesa, rete completa. La rete centrale comprende i collegamenti più importanti tra le principali città e i nodi e deve essere completata entro il 2030. La rete centrale estesa deve essere completata entro il 2040. La rete completa collega tutte le regioni dell'UE alla rete centrale e deve essere completata entro il 2050. Il progetto, peraltro ben analizzato anche nell'articolo di UN <https://umanitanova.org/trasportare-la-guerra-mobilita-militare-2-0-e-rete-ten-t/>, coinvolge l'Italia con quattro corridoi: il Baltico-Adriatico, lo Scandinavia-Mediterraneo, il Reno-Alpi e quello Mediterraneo. In questo contesto le recenti denunce e iniziative promosse dal collettivo dei Ferrovieri/e contro la guerra, alcune delle quali congiunte con il Coordinamento antimilitarista livornese, hanno fatto luce su tutta una serie di cantieri inerenti sia i predetti corridoi che i collegamenti con l'arsenale americano di Camp Darby - già conclusi o ancora in fase di ultimazione- che altrimenti sarebbero passati sotto traccia in quanto (nella migliore delle ipotesi) spacciati da Rete Ferroviaria Italiana come semplici interventi di manutenzione.

Tombolo, Pontedera, Palmanova, Genova Sampierdarena-Parco FuoriMuro e La Spezia Marittima sono alcuni esempi di località interessate dalla militarizzazione della rete ferroviaria civile e che sono state portate alla ribalta dell'opinione pubblica con presidi, volantini, interviste e comunicati stampa. Un lavoro significativo che sta generando a sua volta riflessioni e iniziative ad opera della società civile, delle realtà antimilitariste e delle altre categorie di lavoro coinvolte loro malgrado nella spirale bellica. Eccezione fatta per i lavori effettuati ai due nuovi binari dello scalo di Tombolo che non interessano direttamente i corridoi TEN-T ma più precisamente il collegamento fra il canale Navicelli e l'arsenale USA di Camp Darby, gli interventi a Pontedera, Palmanova, Genova Sampierdarena-Parco FuoriMuro e La Spezia Marittima sono invece diretta risultante da un lato del progetto della Rete Transeuropea dei Trasporti e dall'altro dell'impiego dual-use della rete ferroviaria, come previsto in ambito europeo e italiano. In applicazione quindi delle direttive della Commissione Ue e del già citato e sviscerato accordo Leonardo-RFI dell'aprile 2024 (si veda rivista CUBRAIL numero 81 e <https://umanitanova.org/non-apriamo-quel-segnale-lottiamo-contro-i-treni-militari/>) sono stati prodotti i seguenti scenari:

Pontedera (Pisa) e Palmanova (Udine). Progetto terminato di adeguamento della lunghezza dei treni a 740 metri delle stazioni di Pontedera e Palmanova, finanziato dal CEF (Connecting Europe Facility) con 3,8 milioni di euro. Il Progetto prevede l'adeguamento della linea ferroviaria Firenze-Pisa, appartenente al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete Centrale, e l'adeguamento della linea ferroviaria Udine-Cervignano, appartenente al Corri-

doio Baltico-Adriatico della Rete Centrale, allo standard infrastrutturale duale, al fine di consentire la circolazione di treni con una lunghezza di 740 metri, rispettivamente nelle stazioni di Pontedera e Palmanova. Il Progetto contribuisce all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria della Rete Centrale TEN-T per un trasporto merci efficace ed economicamente efficiente, nonché alla mobilità militare per scopi di addestramento e difesa, consentendo così il duplice utilizzo civile e di difesa della linea ferroviaria Firenze-Pisa e della linea ferroviaria Udine-Cervignano (che collega il nodo di Udine con l'area urbana di Cervignano e i porti di Monfalcone e Trieste). L'adeguamento dell'infrastruttura per i treni lunghi 740 metri sarà realizzato nella stazione di Palmanova mediante l'estensione dei binari 1, 2, 3 e 4, e nella stazione di Pontedera mediante l'estensione del binario 4. In entrambe le stazioni effettuati adeguamenti degli impianti di sicurezza, segnalamento e trazione elettrica.

(Fonte Commissione Europea [cinea.ec.europa.eu](https://ec.europa.eu/cinea.ec.europa.eu/news-events/news/list-completed-cef-transport-projects-funded-under-military-mobility-envelope-2025-11-19_en); https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/list-completed-cef-transport-projects-funded-under-military-mobility-envelope-2025-11-19_en).

Genova Sampierdarena-Parco FuoriMuro. Il progetto (con termine lavori previsto nel 2027) prevede un finanziamento dell'Unione Europea (CEF) di 28.774.201,50 € erogati a RFI per lo scalo di Genova. La finalità dei lavori è collegare il porto di Genova al corridoio Ten-T Reno-Alpino aumentando la capacità dei binari per ricevere treni lunghi fino a 750 metri, nell'ambito del Regolamento (UE) 2024/1679 per il prolungamento dei quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T verso l'Ucraina e la Moldova. Il progetto prevede la redazione della progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi nel porto strategico di Genova, in particolare nel bacino portuale di Sampierdarena, nell'area del Parco Fuori Muro.

L'obiettivo è l'ammodernamento del fascio binari ferroviario al fine di consentire la circolazione di treni fino a 750 metri di lunghezza. Il progetto prevede inoltre l'installazione del sistema di trazione elettrica, la riconfigurazione del Sistema di Supervisione e Controllo (incluso il Sistema di Supervisione e Controllo Multistazione) e del sistema di segnalamento, garantendo così la circolazione di traffico a duplice uso, civile e militare. L'intervento si inserisce nel progetto complessivo di potenziamento del Nodo ferroviario di Genova, del Terzo Valico dei Giovi e del collegamento ferroviario dell'ultimo miglio del porto. Nel lungo periodo, l'infrastruttura ferroviaria a servizio del porto core di Genova consentirà una movimentazione delle merci più rapida ed efficiente, nonché l'adeguamento del sistema per accogliere treni fino a 750 metri di lunghezza, con benefici per l'intera catena logistica. La finalità dei lavori è collegare il porto di Genova al corridoio Ten-T Reno-Alpino aumentando la capacità dei binari per ricevere treni lunghi fino a 750 metri, nell'ambito del Regolamento (UE) 2024/1679 per il prolungamento dei quattro corridoi di trasporto europei della rete TEN-T verso l'Ucraina e la Moldova.

(fonte Commissione Europea <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/projects>)

details/43251567/101158053/CEF2027 e RFI [https://www.rfi.it/it/news-e-media/comunicati-stampa-e-news/2024/1/26/rfi---bando-cef-military-mobility--finanziamento-di-29-milioni-p.html#:~:text=portuale%20di%20Sampierdarena-,RFI%20%2D%20Bando%20Cef%20Military%2DMobility:%20finanziamento%20di%2029%20milioni,complessivi%20sull'intera%20catena%20logistica\).](https://www.rfi.it/it/news-e-media/comunicati-stampa-e-news/2024/1/26/rfi---bando-cef-military-mobility--finanziamento-di-29-milioni-p.html#:~:text=portuale%20di%20Sampierdarena-,RFI%20%2D%20Bando%20Cef%20Military%2DMobility:%20finanziamento%20di%2029%20milioni,complessivi%20sull'intera%20catena%20logistica).)

La Spezia Marittima. Il progetto prevede la realizzazione di interventi di costruzione finalizzati all'ammodernamento del nuovo scalo merci ferroviario di La Spezia Marittima, in linea con i requisiti del duplice uso civile e degli scopi di mobilità militare. Inoltre, saranno condotti due studi sui futuri fabbisogni di investimento per il duplice uso, con l'obiettivo di migliorare il collegamento del porto strategico di La Spezia con il Nord Italia e l'Europa centrale, attraverso il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. In particolare, gli interventi consentiranno di incrementare la capacità e le prestazioni dell'attuale assetto del fascio binari dello scalo merci ferroviario di La Spezia Marittima, migliorandone così l'utilizzo sia militare sia civile. Le opere permetteranno un trasporto efficiente e continuo di personale militare, mezzi e forniture, garantendo la circolazione di treni lunghi 750 metri e ottimizzando la capacità della rete ferroviaria interna al porto. Ciò faciliterà il regolare movimento sia delle unità ferroviarie militari internazionali sia del trasporto merci commerciale, da e verso il porto di La Spezia. I due studi valuteranno il potenziale miglioramento del collegamento ferroviario dell'ultimo miglio verso il porto e la conformità alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità relative alle Applicazioni Telematiche per i Servizi Merci (TAF TSI), al fine di gestire i flussi di traffico a duplice uso dal porto di La Spezia verso il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Nel lungo periodo, l'infrastruttura ferroviaria ammodernata faciliterà e migliorerà la mobilità civile e militare a duplice uso, rafforzando in modo significativo le capacità di mobilità militare dell'Unione europea e garantendo al contempo l'operatività commerciale del porto. Il progetto assicurerà la prontezza difensiva del porto di La Spezia, unitamente alla sua integrazione strategica nei corridoi e alla resilienza regionale, promuovendo la solidarietà tra gli Stati membri dell'UE.

(Fonte Commissione Europea <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/projects-details/43251567/101157677>).

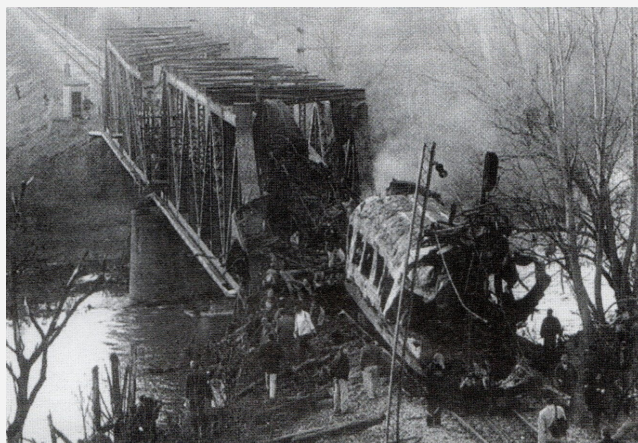
Le schede di progetto sono state riportate nella loro interezza, senza aver apportato nessuna modifica. Questa scelta è stata reputata necessaria per chiarire senza sorta di dubbi in quale direzione ci stiano portando i nostri governanti. La guerra emerge in maniera cristallina da quelle schede, nette quanto agghiaccianti, e di fronte a questa folle impellenza bellica della Commissione Europea vengono bruciati miliardi di euro. Al di là dei giornali e farneticanti proclami sul conflitto ucraino ciò che si mostra palese è una preparazione pratica, sociale e mentale relativa all'allargamento degli scenari bellici in Europa come nel resto del mondo. È bene infatti evidenziare

che i trasporti di esplosivi non riguardano solo il "rifornimento" all'Ucraina ma anche tutti gli altri tetti di guerra in corso o in fase di avvio.

Come collettivo FcG rivendichiamo non solo la fine di tutte le guerre ma anche la cessazione dei trasporti militarizzati come dei lavori militari sulla rete ferroviaria. I soldi pubblici -in ambito ferroviario- devono essere impiegati nel miglioramento della mobilità civile, nella sicurezza e nei contratti collettivi delle categorie del personale ferroviario (insieme a corpose e necessarie assunzioni). In aggiunta affermiamo che la mobilitazione già in essere sui contratti e accordi a perdere deve diventare un tutt'uno con la mobilitazione antimilitarista, in quanto lo sfruttamento del lavoro alimenta la guerra. Non potranno esserci migliori condizioni di lavoro se come ferrovieri/e non spezziamo questo binomio. Parimenti riteniamo indispensabile continuare ad unire le nostre attività con le realtà antimilitariste, le categorie di lavoratori/lavoratrici e la società civile perché la guerra riguarda tutti e tutte. Non ci sono settori che possono permettersi di andare da soli, sono con l'unità possiamo salvarci dalla devastazione e dalla miseria. ■

Articolo apparso su «Umanità Nova»

1999 - IL PONTE DI GRDELICA



Il 12 aprile 1999, nel corso della guerra in Kosovo, un missile lanciato da un aereo statunitense colpì un treno passeggeri che attraversava un ponte sopra il fiume Južna Morava, nella gola di Grdelica (Serbia). I morti furono almeno venti, forse sessanta.

L'attacco, avvenuto in pieno giorno, suscitò forti polemiche. L'allora comandante supremo dell'Alleanza Atlantica in Europa, generale Wesley Clark, si giustificò dicendo che la velocità del treno e la vicinanza del bersaglio avevano reso impossibile deviare in tempo il missile. Per supportare questa tesi la NATO divulgò un video. Ma si trattava di un video contraffatto.

Sul nostro giornale di allora («Ancora in Marcia!» n. 1 2000) pubblicammo un articolo di denuncia intitolato **Menzogne al 200%**. Ovvero la percentuale di aumento della velocità del video per tentare di far credere che la strage fosse inevitabile.

La guerra non è solo distruzione miseria e morte, è anche menzogna.