



# BOLLETTINO DEI FERROVIERI CONTRO LA GUERRA

APRILE 2026 bollettino 8

inserto del numero 90 di Cub Rail

## Due anni dopo l'accordo Leonardo-RFI, l'azione contro la militarizzazione delle Ferrovie non si ferma



**Distribuiti migliaia di volantini contro la militarizzazione delle ferrovie**

Il 15 aprile il collettivo Ferroviere/i contro la guerra, sostenuto dalle realtà antimilitariste Coordinamento antimilitarista livornese e Movimento no base né a Coltano né altrove, dai sindacati di base SGB, CUB, Si Cobas e da Diritti in comune, ha organizzato volantini a Livorno, Pisa, Firenze, Bologna, Pavia e Busto Arsizio in occasione della ricorrenza dell'accordo di guerra Leonardo-RFI (15/04/2024-15/04/2026). Una rete sempre più capillare che ha permesso non solo una maggior diffusione e conoscenza ma anche sensibilità e consapevolezza: la guerra non porta solo morte e distruzione nel mondo ma anche un'economia di guerra che devasta le ferrovie, la sanità, le scuole e l'intero sistema sociale.

Più di duemila volantini, affissi anche nelle Marche, hanno informato viaggiatori, pendolari e lavoratori/trici

sulla sottrazione sistematica di fiumi di denaro pubblico al trasporto, alla qualità dei servizi, alla sicurezza ferroviaria, ai rinnovi contrattuali sempre più devastanti.

**Come collettivo FCG rivendichiamo l'immediato annullamento dell'accordo Leonardo-RFI, la cessazione della Military mobility e il diritto all'obiezione di coscienza per i lavoratori civili arruolati loro malgrado nella spirale bellica.**

La folle politica della Commissione Europea sta già preparando le deroghe a orario di lavoro e riposi per il personale coinvolto dal trasporto militare! Non vogliamo in alcun modo essere coinvolti nei traffici di morte che causano genocidi come avviene tuttora in Palestina e le guerre che incen-

diano Ucraina, Medio Oriente e le varie parti del globo.

Da due anni organizziamo presidi e volantini, partecipiamo alle iniziative contro le derive guerrafondaie e veicoliamo il nostro bollettino informativo. I prossimi appuntamenti ci vedranno presenti il 24 aprile a Campi Bisenzio sul tema dell'obiezione di coscienza, il 25 aprile alla manifestazione "Resistenza contro la guerra" organizzata dal Movimento no base e alle manifestazioni del Primo Maggio a Firenze e Carrara.

**Per l'unità di ogni categoria di lavoro, delle realtà antimilitariste e della collettività contro la guerra e tutte le guerre, contro lo sfruttamento e per migliori contratti e maggiore sicurezza! ■**

mail  
Telegram

ferroviericg@protonmail.com  
<https://t.me/Ferroviericontrolaguerra>

Tutti i numeri dei bollettini sono visionabili e scaricabili sul sito [cubferrovie.altervista.org](http://cubferrovie.altervista.org) nella sezione "Ferrovieri contro la guerra"



# Pacchetto UE Omnibus e sistema europeo EMERS: All'acuirsi dei conflitti pronte le deroghe su orari di lavoro e riposi per i trasporti militari effettuati da operatori civili

Con la Military mobility, il pacchetto Defence Readiness Omnibus e il Sistema europeo di risposta potenziata per la mobilità militare (EMERS), la Commissione Europea prepara la guerra in Europa, nel mondo del lavoro civile e quindi anche in quello ferroviario. Nello specifico nel pacchetto Omnibus la "Commissione chiarisce che per quanto riguarda **la produzione industriale e la fornitura di servizi connessi nel settore della difesa**, le deroghe previste dalla Direttiva 2003/88/CE negli artt. 17-18 possono essere utilizzate in presenza di un aumento dell'attività, anche ai fini della prontezza della difesa, e invita gli Stati membri a fornire chiarezza giuridica e a garantire certezza del diritto nella loro applicazione". **Parimenti** con la Comunicazione congiunta al Parlamento europeo e al Consiglio e il sistema EMERS si punta alla "creazione di un'area di mobilità militare che a livello europeo non è più un'opzione, ma una necessità" e che "tutte le operazioni di trasporto militare, sia effettuate dalle forze armate sia dai loro appaltatori civili, avranno accesso prioritario alle reti di trasporto, alle infrastrutture e ai servizi correlati a livello dell'UE. Inoltre, saranno previste deroghe relative alle norme sul cabotaggio, agli orari di guida e ai periodi di riposo per i trasporti militari effettuati da operatori civili." L'UE lavora quindi per creare un quadro di emergenza (EMERS), cioè la guerra, e allo stesso tempo già prepara **la coscrizione dei lavoratori civili. Le categorie ferroviarie e le reti ferroviarie** che già sono state arruolate senza consenso con la Military mobility nel trasporto, regolazione della circolazione, formazione e manovra dei treni militarizzati e nella costruzione/modifica degli scali in funzione dual-use, adesso potrebbero subire ulteriori peggioramenti delle condizioni di lavoro in quanto personale diretta-

mente fornitore di prestazioni lavorative connesse al settore della difesa ("defense related").

**Soldi.** Il pacchetto di mobilità militare di novembre 2025 prevede di decuplicare il bilancio per la prossima tranche (2028-2034) di spese militari fino a 17 miliardi di euro. Nello stesso pacchetto si parla di 500 nuovi progetti individuati con un fabbisogno complessivo stimato intorno ai 100 miliardi di euro. Un fiume infinito di denaro pubblico sottratto alla sicurezza, destinato invece a lavori infrastrutturali dual-use. In Italia quasi 42 milioni di euro sono infatti stati stanziati dall'UE per l'estensione dei binari nelle stazioni di Genova Sampierdarena, Pontedera, Palmanova, La Spezia Marittima, allo scopo di ricevere treni lunghi fino a 750 metri e consentire la prontezza degli spostamenti di mezzi, truppe e munizioni. Denaro investito in funzione di morte e miseria invece che nella messa in sicurezza dei passaggi a livello, nei dispositivi anti-svio di vetture e carri, in efficienti sistemi frenanti dei treni merci in luogo delle suole LL, nella prevenzione e nella manutenzione.

Per questi motivi non possiamo far finta di niente. Dobbiamo assolutamente collegare le nostre condizioni di lavoro, i nostri rinnovi CCNL e la sicurezza anche al fattore guerra. Tutto questo ci tocca personalmente e dobbiamo, anche personalmente, metterci in gioco per contrastare politiche folli, sbagliate, che sono contrarie alla vita umana e alla sua preservazione.

**Accettare servizi o lavorazioni connesse al fattore bellico è un implicito assenso a tutto questo!**

**Sosteniamo una circolazione ferroviaria civile e sicura. Contrastiamo l'uso della rete ferroviaria a scopo bellico** ■  
28/03/2026

## PRESIDIO/VOLANTINAGGIO LA SPEZIA CENTRALE 18 MARZO 2026

Nel tardo pomeriggio di mercoledì 18 marzo, come Ferrovieri/i contro la guerra, insieme al Coordinamento Restiamo Umani - Riconvertiamo Seafuture abbiamo tenuto davanti alla stazione di La Spezia un presidio con volantinaggio. Presenti in circa trenta, abbiamo esposto striscioni e distribuito 700 volantini per mettere i viaggiatori a conoscenza del fatto che più di 9 milioni di soldi pubblici saranno spesi per l'adeguamento dei binari di La Spezia Marittima per il transito di treni "armati", e che questi treni transiteranno con materiale bellico ed esplosivo in mezzo alle nostre città, mettendoci in forte pericolo e portando morte e distruzione alla gente di altri paesi. Presente, a testimonianza di questo, Assemblea 29 giugno che ricorda la strage di Viareggio, provocata dallo svio di un treno "bomba" carico di gpl.



## Presidio stazione di Livorno Centrale

Il 25 marzo alle 12 si è tenuto alla stazione di Livorno Centrale il presidio organizzato dal Coordinamento antimilitarista livornese contro la logistica di guerra in ferrovia. Presenti alcune decine di persone che hanno distribuito 500 copie del volantino che accoglieva l'appello dell'assemblea antimilitarista sui temi della crescente spesa europea per la militarizzazione del trasporto e infrastruttura ferroviaria, sui conseguenti tagli sulla sicurezza e sulle condizioni di lavoro sempre peggiori in ferrovia. Sono quindi stati esposti uno striscione del coordinamento "TRENII PASSEGGIERI E PENDOLARI - NO TRASPORTI MILITARI" e lo striscione del collettivo "FERROVIERE/I CONTRO LA GUERRA" Come Coordinamento siamo stati intervistati dalla stampa locale e l'interesse generale per l'iniziativa è stato giudicato positivo anche in prospettiva, per la costruzione di un movimento di massa unitario ed autonomo, che faccia capire al governo che non siamo disposti a rassegnarci ai loro piani militaristi ed autoritari. **Sosteniamo una circolazione ferroviaria civile e sicura. Contrastiamo l'uso della rete ferroviaria a scopo bellico. La guerra parte anche da qui, fermiamola!**





# IL PATTO DI SANGUE: COME L'ITALIA ELUDE L'EMBARGO PER ALIMENTARE IL CONFLITTO

Come **Ferrovieri contro la Guerra**, insieme alla redazione **Cub Rail**, ci siamo impegnati a diffondere il dossier curato dai **Giovani Palestinesi sul traffico di armi tra Italia e Israele** (<https://www.embargoforpalestine.com/italia>). Un lavoro che si integra con le ricerche da noi svolte nei precedenti numeri del bollettino dei FCG sulla localizzazione delle industrie militari e sui principali hub di esportazione. Di seguito un estratto del dossier, integrato con le nostre note sulla parte ferroviaria.

C'è una discrepanza violenta tra le rassicurazioni fornite nelle aule del Parlamento e i carichi che si muovono, spesso nell'ombra, sulle banchine dei nostri porti, lungo la rete ferroviaria e lungo le arterie stradali.

Mentre il Governo dichiara sospese le forniture belliche verso Israele, il dossier aggiornato della campagna "**People's Embargo for Palestine**" svela una realtà opposta: l'Italia non

ha interrotto il sostegno militare, ma si è trasformata in una vera e propria retrovia logistica per l'aggressione a Gaza.

Il Governo italiano ha più volte ribadito il blocco dell'invio di armi dopo il 7 ottobre 2023, citando la **Legge 185/90**, che vieta l'export verso paesi in conflitto o responsabili di violazioni dei diritti umani, invece i registri di spedizione e le inchieste giornalistiche di questi mesi raccontano una storia diversa: **oltre 400 spedizioni di carattere militare** hanno lasciato il suolo italiano dall'inizio del conflitto. Non si tratta solo di proiettili, ma di componenti critiche per caccia, avionica avanzata e tecnologie per droni; materiali di un'offensiva che la Corte Internazionale di Giustizia ha definito a "rischio plausibile di genocidio" e a tutti gli effetti uno dei più sanguinosi genocidi della storia della umanità; anzi della inumanità dei carnefici americani e israeliani.

L'Italia continua a garantire questi passaggi nascondendosi dietro il paravento degli "ordinativi precedenti" o attraverso triangolazioni poco trasparenti. Aziende come **Leonardo S.p.A.**, colosso a partecipazione statale, continuano a inviare componenti verso società come la **Elbit Systems**, pilastro dell'apparato militare israeliano. In questo contesto, l'industria della difesa non conosce crisi: per il 2024 **Leonardo SPA**, ha visto il proprio compenso toccare quota **1,89 milioni di euro**, un profitto che stride violentemente con la devastazione dei territori occupati.

L'aspetto più inquietante riguarda l'approvvigionamento energetico. Il dossier mette in luce come la guerra sia fatta, prima di tutto, di logistica. Oltre **224mila tonnellate di carburante** sono state consegnate a Israele partendo da terminal italiani come quelli di Taranto e della Baia di Santa Panagia.

Per nascondere queste operazioni, le navi adottano tattiche da "zona d'ombra": spegnimento dei sistemi di iden-

tificazione automatica (AIS) e improvvisi cambi di destinazione. In questo schema, la collaborazione tra la compagnia marittima **MSC** e la israeliana **ZIM** ha trasformato le rotte commerciali in arterie vitali per il sostegno bellico. Senza questo flusso costante di petrolio e pezzi di ricambio, la macchina bellica subirebbe un brusco arresto.

Parallelamente, i carichi bellici ferroviari si muovono come convogli fantasma, mantenuti segreti persino ai lavoratori fino al momento del loro transito. Sebbene, come già evidenziato, non sia logisticamente possibile rifornire il Medio Oriente direttamente via treno (come avviene regolarmente per il fronte ucraino), le armi in uscita dai luoghi di produzione o di stoccaggio, incluse le basi militari USA e NATO, devono necessariamente raggiungere i porti e gli aeroporti di imbarco. Questo trasferimento interno avviene inevitabilmente attraverso la rete viaria e ferroviaria nazionale. L'inchiesta mappa una complicità geografica che coinvolge i principali scali nazionali, trasformando infrastrutture civili in nodi di una catena di montaggio bellica; concentrandosi sulla rete portuale e autostradale;

**Porti:** Oltre a Taranto e Siracusa, i porti di Genova, Salerno e Livorno sono punti di transito cruciali per la movimentazione di carichi militari.

**Aeroporti:** Roma Fiumicino e Milano Malpensa operano come ponti aerei per vettori come EL AL, ITA Airways e Challenge Air Cargo.

A ciò va aggiunto il potenziamento della rete ferroviaria per l'utilizzo **Dual Use** della **Military Mobility**, che sta investendo miliardi per l'adeguamento **strutturale** di mezzi e **infrastrutture ferroviarie**, necessario al sistema bellico per il **trasporto** veloce di merci; come da noi denunciato in iniziative pubbliche presso le stazioni di Pisa, Livorno, Pontedera e La Spezia, scali già oggetto di tali trasformazioni **Dual Use**.

In sintesi la **Military Mobility** ferro-

**BINARI DI GUERRA**  
CONTRO LA MILITARIZZAZIONE DELLE FERROVIE

**VENERDI 20 MARZO 2024 ORE 21:00**

Il processo di militarizzazione delle ferrovie procede in tutta Europa con massicci interventi per adeguare le infrastrutture e il trasporto alla "military mobility". Risale ad aprile del 2024 l'accordo tra **Leonardo SpA** e **Rete Ferroviaria Italiana**, che si propone di "assicurare la movimentazione di risorse militari, all'interno e all'esterno dell'Europa" anche "con breve preavviso e su larga scala".

**CUBFERROVIE.ALTERVISTA.ORG**

**INCONTRO PUBBLICO**  
CON **ALESSANDRO PELLEGGIA**  
DEI **FERROVIERI CONTRO LA GUERRA**

si discuterà dell'asservimento delle linee ferroviarie alla logistica di guerra e delle iniziative per contrastarlo.

**AL KINEZIO**  
VIA **CARDUCCI 3**  
**TRADATE**

**ASSEMBLEA CONTRO LA GUERRA**  
PROVINCIA DI VARESE

**25 MARZO 2024**  
**sui binari della guerra**

**LA MILITARIZZAZIONE DELLE FERROVIE IN ITALIA E IN EUROPA**

Come assemblea permanente contro le guerre da oltre due anni lottiamo contro la produzione militare (casse, fucili, proiettili) della filiera del proiettile e dell'ormai onnipresente riconversione al militare di molte aziende locali. Pensiamo che per fermare le guerre sia necessario bloccare la produzione che viene effettuata qui, sui nostri territori. Ma, oltre alla produzione, le armi hanno bisogno di essere portate nei territori in cui verranno usate, qui entra in campo la logistica. Per questo vogliamo allargare lo sguardo ai progetti di guerra in atto nella militarizzazione delle ferrovie, che sta procedendo in tutta Europa, con massicci interventi per adeguare le infrastrutture al trasporto di materiale militare su larga scala, esplicitamente in previsione di scenari bellici. In Italia un passaggio fondamentale è stato l'annuncio, nell'aprile del 2024, dell'accordo tra **Leonardo SpA** e **Rete Ferroviaria Italiana** proprio a tale scopo. A partire da quel momento i ferrovieri attivi nel sindacalismo di base hanno costituito il **Coordinamento ferroviari contro la guerra**, che da oltre un anno e mezzo si mobilita con bozzetti specifici, presidi nelle stazioni e negli impianti attrezzati per i passaggi di convogli militari, campagne di sensibilizzazione sulla necessità che i lavoratori si mobilitino contro l'economia di guerra. Grazie al contributo di un promotore di questo percorso di lotta, approfondiremo la tematica della logistica di guerra e di come lottare per incepparla.

**ASSEMBLEA PUBBLICA**  
**ore 20.30** presso Sala civica "Gabriella Malgarini Zenini", via Seminario 39 (LC)

ASSEMBLEAMENTECCO ASSEMBLEACONTROLEGUERRA GUERRALLAQUERRA@INVENTATI.ORG



viaria si concentra in alcune operazioni strutturali che investono i famosi **corridoi Ten-T**, che attraversano l'Europa:

- **Capacità di carico** I ponti e i viadotti devono reggere il peso di un carro armato su pianale (spesso oltre le 70-80 tonnellate).

- **Sagoma limite** Tunnel e sottopassi, gallerie, devono essere abbastanza alti per trasportare mezzi corazzati sopra i vagoni. |

- **Lunghezza binari** Le stazioni di carico devono avere binari di manovra lunghi almeno 600-750 metri per convogli massicci. |

- **Rampe di carico** Presenza di banchine rinforzate per il carico "di testa" o "laterale" dei mezzi gommati e cingolati.

- **Scartamento Gauge (Rail Baltica):** Uniformità di scartamento (larghezza) dei binari in tutta Europa.

Inoltre per ogni vettore logistico militare, inoltre, si investono **miliardi in semplificazione burocratica e cyber sicurezza**.

Questa militarizzazione sta penetrando anche nel tessuto civile: dalle università che collaborano alla ricerca bellica fino alle scuole, dove la propaganda dell'industria della difesa tenta di normalizzare l'orrore.

L'Italia, firmataria delle Convenzioni di Ginevra e del Trattato sul Commercio di Armi (ATT), sarebbe obbligata legalmente a impedire che le proprie esportazioni favoriscano crimini di guerra. Ignorando questi vincoli, il Governo Meloni, esponendosi a responsabilità storiche oltre che politiche, gioca un ruolo attivo in un'escalation militare che minaccia il mondo intero e che è causa di massacri, a par-



tire dalla mattanza del popolo palestinese.

Di fronte a queste prove, il movimento *People's Embargo*, insieme ai lavoratori protagonisti di una crescente resistenza civile, pongono cinque richieste inderogabili:

**Embargo Bilaterale Totale:** Stop immediato a ogni scambio di armi.

**Annullamento delle licenze:** Revoca di tutti i permessi di esportazione ancora attivi.

**Stop energetico:** Sospensione delle forniture di carburante per scopi militari.

**Trasparenza:** Monitoraggio pubblico di tutti i transiti "dual-use" (civile/militare).

**Rescissione del Memorandum:** Cancellazione dell'accordo militare Italia-Israele (in rinnovo nel 2026).

A tali richieste del Dossier aggiungiamo la rivendicazione della **Libertà di Obiezione di Coscienza antimilitarista**, oggi negata ai **lavoratori** interessati al di fuori di specifiche dichiarazioni di sciopero. Attualmente, in caso di rifiuti estemporanei di fronte all'evidenza di **trasporti di guerra improvvisi**, i lavoratori incorrono in sanzioni gravissime per il loro rifiuto di essere coinvolti in questi carichi e viaggi di morte.

L'industria del conflitto non è un'entità astratta: ha uffici a Roma, magazzini a Milano e navi che solcano il Mediterraneo sotto i nostri occhi. Sostenere che l'export sia fermo mentre centinaia di carichi militari raggiungono chi sta radendo al suolo ospedali e scuole è una complicità morale che macchia il

futuro del Paese.

Ogni componente che lascia i nostri porti, ogni litro di carburante che riempie i serbatoi dei caccia, è una firma italiana su un massacro sistematico. Fermare questa catena non è solo una necessità legale per un Paese che "ripudia la guerra", è l'ultimo atto di dignità rimasto a una nazione che sembra aver smarrito la propria bussola etica sull'altare dei dividendi.

Non solo: va anche evidenziato che, in un sistema economico che produce guerra, ogni favore alla produttività e al consumismo foraggia meccanismi di morte. Per questo è importante adeguare i comportamenti quotidiani di ognuno di noi in chiave antimperialista; ad esempio, evitando il più possibile di acquistare prodotti americani e israeliani (come suggerito dalla campagna BDS Italia). È anche utile evitare forme di straordinario lavorativo che favoriscono la produttività capitalista, evitare di acquistare buoni fruttiferi statali o di recarsi come turisti in paesi che generano guerre...

In tutto ciò ringraziamo i Giovani Palestinesi per la loro analisi e per il loro impegno, esprimiamo il nostro sostegno alla Nuova Sumut Flottilla per Gaza e ribadiamo il nostro impegno contro le guerre e contro l'economia di guerra. ■

**Fonti:** Dossier "Italia" - *People's Embargo for Palestine*; *Ricerca sulle esportazioni militari ed energetiche (Giovani Palestinesi d'Italia, Weapon Watch)*

**PRESENTAZIONE DOSSIER**  
**MADE IN ITALY**  
**PER L'INDUSTRIA DEL GENOCIDIO**

**17 APRILE H 18.30**  
 MARGHERA - VENEZIA |  
 QUARTIERE CITA, VIA PALLADIO 1

# L'aggressione all'Iran e le ricadute sulle ferrovie

All'alba del 28 febbraio 2026 Israele e USA hanno dato il via all'Operazione "Epic Fury", attaccando l'Iran; colpiti obiettivi militari e civili, in particolare è stata colpita una scuola femminile causando 108 vittime.

Un primo estratto di questo scritto è stato pubblicato da ferrovieri contro la Guerra.

## Il Corridoio INSTC

L'acronimo INSTC sta per *International North-South Transport Corridor*. Si tratta del progetto di corridoio di 7.200 km destinato a collegare San Pietroburgo (Russia) a Mumbai (India). L'idea è stata concepita nel 2000 e ratificata due anni dopo da India, Iran, Russia. L'importanza strategica di questo corridoio coinvolge tutti gli stati. Per l'India l'INSTC rappresenta un'alternativa alla *Belt and Road* cinese (a sua volta alternativa terrestre al "Dilemma di Malacca", ovvero la via marittima strategica per i rifornimenti petroliferi destinati alla Cina a rischio blocchi e pirateria), oltre a un itinerario privilegiato per i rifornimenti di petrolio e carbone dalla Russia. La Russia potrebbe sfruttarlo per aggirare le sanzioni. Iran ed Azerbaigian usufruirebbero dei "diritti di transito", ma i rapporti tra i due Paesi si sono interrotti nei primi giorni di marzo dopo che l'Azerbaigian ha accusato l'Iran di aver lanciato quattro droni nell'enclave di Nakhchivan.

Negli anni l'interesse per l'INSTC s'è allargato ad Armenia, Bielorussia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turchia, Ucraina, Oman e Siria; una sorta di rotta commerciale diretta tra Oceano Indiano, il Golfo Persico e il Mar Caspio, Russia. Rispetto al cabotaggio marittimo che transita nel canale di Suez l'INSTC quasi dimezzerebbe i tempi di percorrenza e ridurrebbe i costi, mentre ovviamente non può competere col cabotaggio in termini di capacità (una nave cargo carica fino a 20mila container).

I ritardi per la realizzazione dell'INSTC ad oggi ricadono sull'Iran, colpito dalle sanzioni e oggetto di attacchi negli anni. Nel 2015 sembrava che il Piano d'azione congiunto globale (JCPOA) firmato tra gli altri da Iran e USA, che revocava le sanzioni, potesse rappresentare una svolta; ma tre anni dopo gli USA si sono ritirati dal piano e han-



no inasprito le sanzioni. Ciò non ha fermato del tutto il progetto perché l'India ha continuato a considerare prioritario lo sviluppo del porto di Chabahar in Iran. Il tratto via mare permette all'India di aggirare il Pakistan, con cui è in conflitto da sempre; il Pakistan a sua volta è entrato in conflitto con l'Afghanistan. L'India punta a penetrare in Afghanistan via ferrovia da Chabahar, aggirando il Pakistan ed evitando lo stretto di Hormuz.

La creazione di un'alternativa terrestre allo stretto di mare finito al centro dell'attacco americano all'Iran è divenuta prioritaria. La Turchia ha rinnovato 350 chilometri di binari ferroviari lungo il confine con la Siria. Le Ferrovie dell'Arabia Saudita (SAR) hanno incrementato il trasporto ferroviario di container dai suoi porti orientali; i treni merci sauditi trasportano container sovrapposti, fino a 400 per ogni convoglio. Nonostante ciò la ferrovia non è in grado, e non lo sarà per molto tempo, di sostituire in maniera forte il trasporto marittimo, per la debolezza e

la vulnerabilità dell'infrastruttura.

## 2025, anno record per le merci

Le ferrovie della Repubblica Islamica dell'Iran (IRIR), con una rete in forte espansione (ha superato i 13mila km di lunghezza), nel 2025 hanno trasportato cinque milioni di tonnellate di merci. Un dato che, secondo fonti ufficiali, sarebbe già stato eguagliato addirittura nei primi due mesi del 2026. Per varie ragioni non avrebbe senso raffrontarlo con i numeri di casa nostra (l'Italia ne trasporta 19 volte tanti), ma il traffico tra Cina (ma anche Russia) e Iran di container era in crescente espansione con numeri inediti. Il trend positivo è stato spezzato dagli attacchi israeliano-statunitensi, e gli USA in particolare hanno tutto l'interesse ad indebolire tale consolidamento, rendendo vulnerabile l'infrastruttura ferroviaria sotto bombardamento e provocando continue interruzioni del traffico interno ma soprattutto esterno verso nord-est.

Shahriar Naghizadeh, rappresentante



delle Ferrovie Iraniane, ha detto: "I Paesi che transitano per l'Iran sono nel mirino delle sanzioni statunitensi e dell'Unione Europea, e questo ha reso il nostro lavoro molto difficile. Tuttavia, abbiamo anche moltiplicato i nostri sforzi per neutralizzare queste sanzioni".

L'Iran è in piena corsa nei progetti ferroviari transfrontalieri e nella definizione di almeno nove corridoi verso est. Nella cartina a fianco sono evidenziati 7 tra i prioritari. Il ministro dell'Energia russo Sergey Tsivilyov ha dichiarato che, nonostante i bombardamenti, verranno avviati i lavori per la linea ferroviaria Rasht-Astara (corridoio 3 nella cartina), elemento chiave del INSTC. Il corridoio come detto è considerato una soluzione strategica per migliorare la connettività e il trasporto merci dall'India verso nuovi mercati in Asia centrale, in particolare l'Iran, ma anche la Russia.

Non va dimenticato che la Cina, venuti meno gli approvvigionamenti petroliferi venezuelani, punta molto su quelli iraniani tramite il trasporto via terra e l'utilizzo dei porti iraniani di Asaluyeh e Bandar Abbas nel Golfo Persico. Quest'ultima località è strategica anche per la Russia, la regione di Mosca è collegata ad essa da una linea percorsa da molti treni container. Il porto di Bandar Abbas è stato oggetto di pesanti bombardamenti israelo-statunitensi.

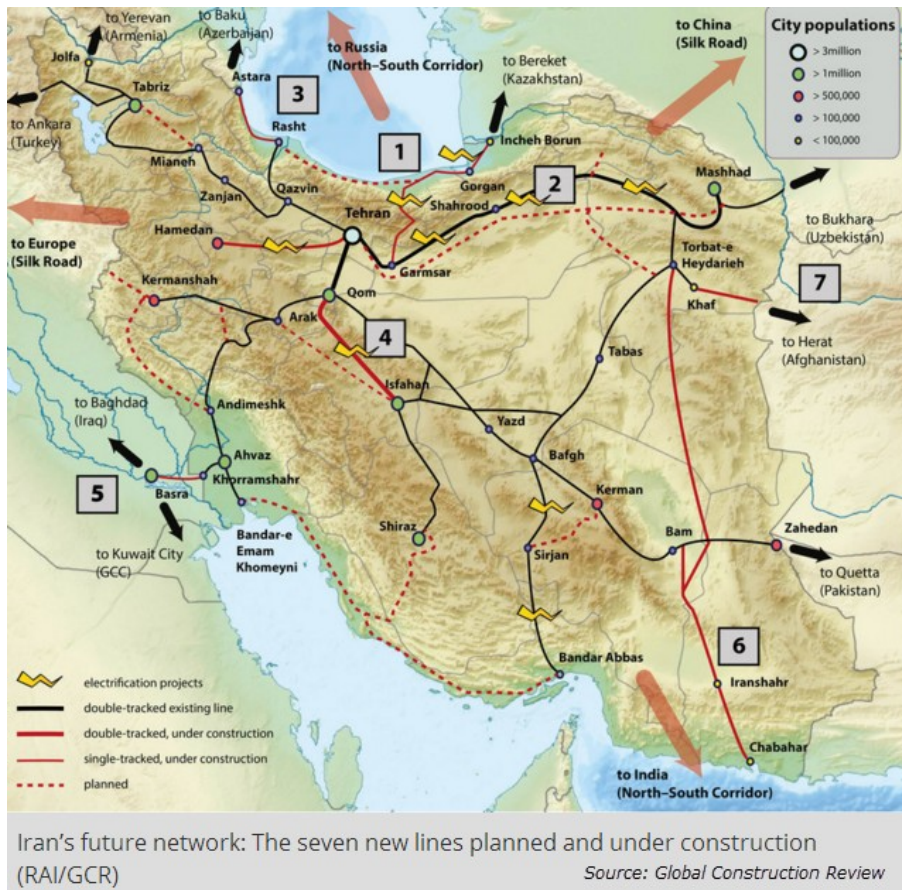
Nel 2025 è stata inaugurata la nuova linea Yiwu-Qom (Cina-Iran), un corridoio di 4000 km via Kazakistan e Turkmenistan, alternativa di terra allo Stretto di Hormuz.

**Tecnologia satellitare e militare**

Al momento è difficile stabilire i danni

**Combustibili fossili**

*In Europa gran parte delle direttrici principali sono elettrificate, e il trasporto intermodale su ferro acquista importanza strategica alla luce della crisi energetica. Ciò in quanto l'alimentazione delle linee elettriche arriva in gran parte da fonti alternative, da quelle rinnovabili al nucleare. Questo non vale per lo scenario mediorientale, e in generale per infrastrutture portuali e terminal, quasi tutti non elettrificati. Inoltre, ampie zone delle reti ferroviarie europee sono in fase di forte ristrutturazione, costringendo gli operatori a deviare i percorsi su linee non elettrificate, a rischio fermo se perdurasse il blocco di Hormuz.*



Iran's future network: The seven new lines planned and under construction (RAI/GCR) Source: Global Construction Review

causati ai corridoi, alle infrastrutture e ai convogli dai bombardamenti israelo-statunitensi.

Così come è complicato sapere quale sia il grado di utilizzo della tecnologia satellitare da parte dell'IRIR.

Russia e Cina sono fornitori all'Iran di mezzi di sorveglianza orbitale e guida missilistica avanzata. Queste forniture sono fortemente aumentate dopo i dodici giorni di guerra del giugno 2025.

La Russia in particolare fornisce all'Iran equipaggiamenti militari pesanti e ricognizione orbitale dedicata: radar Rezonans-NE, il Satellite spia Khayyam, un Kanopus-V di fabbricazione russa, frutto di un progetto congiunto Mosca-Teheran, che permette di monitorare specifiche basi statunitensi e israeliane, 48 Caccia Su-35 "Flanker-E", attrezzati con pod per la guerra elettronica Khibiny-M e radar Irbis-E, specificamente progettati per rilevare velivoli a bassa osservabilità (stealth) come l'F-35.

L'Iran ha ufficialmente trasferito la sua architettura militare dal GPS statunitense al BeiDou cinese che, a differenza del GPS, include un servizio di messaggistica breve che consente ai nodi di comando iraniani di comunicare anche in caso di inattività delle reti locali. La Cina utilizza la sua flotta di oltre 500 satelliti per fornire all'Iran un SIGINT (Signals Intelligence) costante e la

mappatura del territorio. Questo supporto aiuta a monitorare in tempo reale i movimenti navali statunitensi nel Golfo Persico.

La Cina ha fornito radar avanzati a banda UHF come l' YLC-8B , che utilizza onde a bassa frequenza per annullare i rivestimenti assorbenti radar utilizzati dai bombardieri e dai caccia stealth statunitensi.

I fornitori hanno dato all'Iran il "tessuto connettivo" per la difesa - in particolare immagini ad alta risoluzione e bersagli resistenti alle interferenze.

Ma è evidente che molto dipende dal mantenimento dei corridoi energetici INSTC e Belt and Road. ■

**FONTI**

Immagine: Un treno merci attraversa il deserto iraniano. Wikimedia Commons. © Kabelleger / David Gubler  
<https://www.geopoliticalmonitor.com/geopolitics-of-the-international-north-south-transport-corridor-instc/>  
<https://www.railfreight.com/railfreight/2026/03/02/irans-record-breaking-rail-freight-2025-wont-see-a-2026-repeat/>  
<https://www.specialeurasia.com/2026/03/01/russia-china-iran-tech-military/>