

Riprendiamo da jacobinitalia.it l'articolo di Futura D'Aprile -

Spese in armi, mobilità e formazione con l'elmetto. Ma a Bruxelles non hanno fatto i conti con la mobilitazione di lavoratori e lavoratrici

Per capire quanto la Commissione europea abbia fatto propria la narrazione bellicista e impostato di conseguenza le proprie politiche, basta aprire la pagina ufficiale dell'istituzione europea. Sotto la voce «Priorità», al secondo posto viene inserito il capitolo «Sicurezza e difesa» (subito dopo «Competitività»), prioritario - appunto - rispetto a quelli dedicati al welfare e alla democrazia.

D'altronde la commissione attuale, guidata per la seconda volta da Ursula von der Leyen, è stata la prima a istituire la figura del Commissario alla difesa e la stessa presidente ha incentrato la sua campagna elettorale sul riarmo e la necessità per l'Europa di rafforzare la propria forza militare. Il tutto, però, sacrificando i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici. Il nesso tra militarizzazione dell'Unione e limitazione delle conquiste sindacali si riconosce in alcuni documenti presentati dalla Commissione negli ultimi anni. Il primo da cui partire è il Defence Readiness Omnibus, un pacchetto pensato per ridurre la burocrazia nel settore della difesa. La proposta prevede una procedura autorizzativa più rapida per i progetti di difesa, fissando a un massimo di 60 giorni il limite per ottenere i permessi necessari per «facilitare l'aumento massiccio e rapido degli investimenti industriali nella difesa e delle attività necessarie alla difesa che necessitano di maggiore agilità». La direttiva Omnibus punta principalmente a superare i limiti imposti delle normative europee a tutela dell'ambiente e della salute - definite non pienamente adatte «all'obiettivo di sviluppare le capacità e la prontezza militare» - ma riguarda anche i lavoratori. Le norme a cui si vuole derogare sono pensate per tutelare la salute collettiva ma anche quella di chi è impiegato in aziende ad alto rischio, come quelle della difesa.

Nello specifico, Omnibus vuole consentire agli Stati membri di autorizzare delle esenzioni a livello nazionale per le sostanze chimiche utilizzate nelle catene di approvvigionamento della difesa, ampliando quelle già esistenti per agevolare gli interessi delle aziende. In questo modo, la direttiva interviene su un Regolamento noto con l'acronimo di Reach, la principale normativa europea a protezione della salute umana e dell'ambiente dai rischi delle sostanze chimiche.

Ma nel testo di Omnibus si parla anche della Direttiva sull'orario di lavoro (*Working Time Directive*). La norma tutela la salute e la sicurezza dei lavoratori attraverso norme minime sull'orario di lavoro e i periodi di riposo. Nella visione della Commissione, «è necessario prestare particolare attenzione all'obiettivo della prontezza alla difesa nell'applicazione delle disposizioni della direttiva [sull'orario di lavoro]». Quello che la Commissione vuole, quindi, è autorizzare gli Stati ad agire in deroga, andando a minare i diritti dei lavoratori.

Anche il Programma per l'industria della difesa europea (Edip) ribadisce che gli Stati membri dovrebbero tagliare la burocrazia per agevolare la progettazione, la costruzione e

l'esercizio di impianti industriali della difesa, anche mandando in deroga altri interessi giuridici.

Per i sindacati, Omnibus ed Edip rappresentano un rischio serio per i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici. Ma anche il piano di Mobilità militare presenta le stesse criticità. Il progetto punta principalmente a creare nuove infrastrutture o a migliorare quelle esistenti per adeguarle al trasporto di personale e mezzi militari in caso di conflitto. L'Ue ha già messo a disposizione 1,69 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 per sostenere 95 progetti di trasporto *dual-use* (di utilizzo sia civile che militare) e vuole stanziarne altri 11 per i successivi sette anni. Il nuovo budget è ancora in discussione, ma se venisse approvato si tratterebbe di un aumento di dieci volte superiore rispetto al precedente Quadro finanziario pluriennale.

La Mobilità militare, però, non riguarda solo le infrastrutture fisiche. Anche questo piano prevede delle deroghe sul numero di ore di lavoro giornaliero e settimanali, sui tempi e le condizioni di riposo.

Provvedimenti simili non sono nuovi in Europa. Anche durante la pandemia da Covid-19, le regole sull'orario di lavoro nel settore dei trasporti erano state mandate in deroga per rispondere alla crisi in corso. Come ricorda Livia Spera, Segretaria generale del Sindacato europeo dei trasporti (Etf), questa decisione emergenziale ha reso ancora più dure le condizioni di lavoro e ha causato una fuga dei lavoratori dopo la pandemia. Il settore soffre infatti una forte crisi di personale e la possibilità di vedere i propri diritti limitati per una nuova situazione di emergenza che né Omnibus, né Edip, né il piano di Mobilità militare definiscono nel dettaglio, rappresenta un ulteriore disincentivo. Soprattutto per giovani e donne, due categorie già sottorappresentate nel mondo dei trasporti. La maggior parte della forza lavoro è infatti composta da personale che si avvia verso la pensione e che – con le attuali politiche – non verrà sostituito. Fino a oggi, la risposta della politica e dei datori di lavoro è stata quella di rendere più facile l'accesso al mercato del lavoro europeo dei lavoratori dei paesi terzi, maggiormente disposti ad accettare salari più bassi e meno in grado di far valere i propri diritti.

Un altro argomento spinoso è poi quello della formazione. Come spiega l'Etf, i tagli causati dalla commercializzazione e dalla liberalizzazione del settore dei trasporti hanno ridotto al minimo i budget per la formazione, e la carenza di manodopera ha limitato la possibilità per i lavoratori di usufruire di congedi per formazione. Questa situazione è stata la causa di diversi incidenti in territorio europeo, come quello che si è avuto a gennaio del 2022 a Prosenice, in Repubblica Ceca, quando due treni merci si sono scontrati a causa di un errore di uno dei macchinisti, messo alla guida del mezzo senza aver completato la formazione minima. I sindacati si battono da anni per migliorare la formazione dei lavoratori – con ricadute positive in termini di sicurezza personale e collettiva – ma con scarsi risultati. Il tema della formazione è affrontato dalla Commissione nel testo sulla Mobilità militare, ma solo per quello che riguarda la preparazione del personale al trasporto di truppe e mezzi militari. Se da una parte ciò vuol dire preparare i lavoratori in caso di attacco fisico o cyber, dall'altra si preparano gli operatori del settore ad assumersi compiti che esulano dalla sfera

civile, aumentando così i rischi per la loro sicurezza. Inoltre, l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto pubbliche per la mobilità militare, unita alla carenza di personale, è un altro potenziale rischio per i diritti dei lavoratori. Immaginiamo che, in caso di emergenza, un macchinista della compagnia ferroviaria statale sia impiegato a bordo di un treno che trasporta mezzi militari. Qualcuno dovrà coprire il suo turno nel settore civile e data la carenza di personale, il timore dei sindacati è che questo si traduca in orari di lavoro più lunghi anche grazie alle deroghe proposte dalla Commissione.

C'è però una questione che le istituzioni europee non stanno valutando. Non tutti i lavoratori del trasporto in Europa sono disposti a lavorare per il mondo militare. In Italia, nel 2024, è nato il collettivo dei Ferrovieri contro la guerra di Cub Rail, ma ancora più significativo è stato lo sciopero internazionale che a inizio febbraio ha coinvolto più di 20 porti nel Mediterraneo. I sindacati di base dei lavoratori portuali hanno manifestato per chiedere condizioni di lavoro migliori e per ribadire che la guerra deve restare fuori dalle infrastrutture logistiche. Gli stessi slogan hanno animato la protesta nazionale che a settembre ha visto migliaia persone scendere in piazza a Roma nei giorni in cui le imbarcazioni della Flotilla cercavano di rompere il blocco israeliano su Gaza.

I gruppi sindacali di base rivendicano l'obiezione di coscienza, un diritto non del tutto riconosciuto sul luogo di lavoro. A tutela dei lavoratori, almeno in Italia, potrebbe intervenire l'articolo 2087 del Codice Civile, che impone all'imprenditore l'obbligo di attivare «le misure [...] necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro». Oppure l'art. 41 della Costituzione, secondo cui l'iniziativa economica privata non può svolgersi in modo da recar danno alla dignità umana. Nonostante ciò, ad oggi i lavoratori del mondo del trasporto possono rifiutare di movimentare materiale militare senza presumibilmente subire ripercussioni solo in caso di sciopero.

Anche in mancanza di una tutela piena, la posizione dei sindacati di base lancia un chiaro messaggio alla Commissione europea e ai suoi piani di riarmo e di utilizzo della forza lavoro civile per scopi militari.