

PONTE SULLO STRETTO E INTERESSI MILITARI

28 Luglio 2023 alexik [Lascia un commento](#)

Anche la Nato preme per costruire il ponte sullo Stretto, l'infrastruttura servirà a collegare le basi di Sigonella e Napoli.

di **Giorgia Audiello** (*)



A chi serve davvero il ponte sullo stretto di Messina? Il tema è tornato al centro dell'attenzione dopo che il governo ha deciso di riprendere il progetto infrastrutturale per collegare la Sicilia alla Calabria e sono emerse le **forti pressioni dell'ambito militare** – in particolare della Nato – per la realizzazione dell'opera. Più che attuare la costruzione dell'infrastruttura per migliorare la mobilità civile, infatti, l'investimento – lievitato oggi a 13,5 miliardi dai cinque del 2001 – servirebbe a migliorare la **mobilità e i collegamenti delle basi militari del sud Italia**, dove l'Alleanza atlantica gestisce le principali operazioni americane nel Mediterraneo. Per questo, **l'opera è richiesta a gran voce dall'UE e dalla Nato**, ossia da organizzazioni extranazionali che detengono cospicui interessi nel Paese e che – di fatto – decidono la linea da seguire grazie all'influenza determinante che esercitano sul governo di Roma. Nello specifico, l'opera dovrebbe rientrare nel **Trans-European Transport Network**, progetto europeo nato per migliorare la mobilità all'interno dell'Unione anche in un'ottica militare e di cui in Italia fa parte anche la Tav Torino-Lione.

A fugare ogni dubbio circa l'impiego e l'**ottica prevalentemente militare del progetto**, c'è una relazione presentata il 31 marzo dal governo Meloni – smaccatamente europeista e filo-Nato – in cui si specifica che il ponte sullo stretto rappresenta «un'infrastruttura fondamentale rispetto alla mobilità militare, tenuto conto della presenza di basi militari Nato nell'Italia meridionale».



Trans-European Transport Network.

Da tempo, l'Alleanza atlantica evidenzia le lacune delle infrastrutture italiane: ponti che non reggono il peso dei mezzi militari, paesi con scarsi collegamenti interni, opere obsolete e scartamenti delle linee ferroviarie diversi rallentano il dispiegamento di mezzi e truppe in tempi rapidi. Nasce da queste esigenze la vera motivazione dietro al progetto del ponte sullo stretto, non certo dai bisogni della popolazione civile. Le necessità di ammodernamento ed efficientamento delle infrastrutture a scopi militari sono state naturalmente amplificate dai recenti avvenimenti in Ucraina.

Le aziende coinvolte nel progetto

Anche le aziende coinvolte nella costruzione del ponte hanno stretti legami col mondo bellico, a cominciare da **WeBuild**, società a cui già vent'anni fa lo Stato italiano aveva affidato l'esecuzione dell'opera e che ora chiede alla presidenza del Consiglio danni per 700 milioni di euro. L'azienda, oltre ad essere azionista per il 45% di **Eurolink** – consorzio a cui il governo vuole riaffidare l'incarico per la realizzazione del ponte – ha anche al suo attivo importanti **lavori per il riammodernamento di infrastrutture militari**: dall'aeroporto militare di Capodichino alla costruzione della tratta dell'alta velocità Novara-Milano al passante autostradale di Mestre. Questi ultimi due lavori sono volti a migliorare i collegamenti delle basi americane nel nord est italiano. Altra azienda coinvolta nel consorzio è la **Cooperativa Muratori Cementisti di Ravenna (CMC)** che si è occupata già, tra le altre cose, del potenziamento infrastrutturale di Sigonella e delle strutture per ospitare i militari americani nell'aeroporto Dal Molin di Vicenza. Anche la **Società Italiana Condotte d'Acqua** è parte del progetto e ha anch'essa esperienze pregresse nel settore

militare, tra cui la realizzazione di un hangar e fabbricati nella base elicotteri dell'Aviazione dell'esercito di Lamezia Terme.

Il caso Eurolink e la debolezza italiana

Un altro aspetto che lega il ponte alla Difesa è la nomina, da parte di WeBuild, di **Gianni De Gennaro** a presidente di Eurolink. De Gennaro è ex capo della Polizia [durante il G8 di Genova, NdR] e direttore della Direzione investigativa antimafia, nonché ex presidente della maggiore azienda attiva nei settori della difesa a compartecipazione statale, Leonardo.

La sua nomina a capo del consorzio indica la **natura prettamente militare del progetto** nonché la volontà di mettere in sicurezza i cantieri oltre che di **gestire i movimenti di protesta** contro l'infrastruttura. Il movimento "No ponte", ad esempio – che aveva ottenuto una vittoria nel 2012, quando il governo aveva predisposto lo stop al progetto, dopo una partecipatissima mobilitazione popolare – è tornato a far sentire la sua voce per impedirne o ritardarne la costruzione. Eventuali ritardi danneggerebbero non solo gli interessi delle aziende e del governo, ma della stessa Nato.

A ciò si aggiunge l'importante **tema della "sovranità nazionale"** rivendicata proprio dai partiti di centrodestra che in realtà sono stati i primi a tradirla accettando pesanti ingerenze negli affari interni, a partire proprio dall'esecuzione delle direttive Nato sul territorio nazionale. Un caso emblematico è quello del **ministro dei Trasporti Matteo Salvini** che, **contrario** all'opera fino a pochi anni fa, ha compiuto una giravolta politica in grande stile, pur di allinearsi al volere dominante degli enti sovranazionali che di fatto governano la penisola. Così, lo scorso maggio, Camera e Senato hanno dato il **via libera** a quella che viene considerata "la madre di tutte le grandi opere in Italia".

L'insostenibilità e i rischi dell'opera

Secondo diversi esperti, tra cui il giornalista antimilitarista Antonio Mazzeo, l'opera non solo è **irrealizzabile dal punto di vista ingegneristico ed economico**, ma comporterebbe gravi rischi per l'Italia meridionale, tra cui una **maggiore militarizzazione del territorio**, il pericolo concreto di **infiltrazioni mafiose** e la sottrazione di fondi dai bisogni reali del territorio. *«Il Ponte sullo Stretto è irrealizzabile come lo era dieci anni fa ma questa volta ci sono alcuni attori che stanno spingendo per avviare quest'opera. [...] Un'opera di questa rilevanza non potrà non richiedere – e*



lo dicono le forze armate – una serie di interventi: batterie missilistiche (una sola batteria costa 800 milioni di euro, ndr), cacciabombardieri, il pattugliamento costante dei sottomarini. Questa è ovviamente un'ulteriore militarizzazione del territorio», [ha spiegato](#) Mazzeo. Per quanto riguarda il pericolo di infiltrazioni mafiose, invece, il giornalista ha asserito che «Il rischio è che oggi, di fronte agli anticorpi di una cultura mafiosa, chi si promuove come realizzatore del ponte, fosse anche un mafioso, dovrebbe guadagnare una legittimità. Le grandi organizzazioni mafiose potrebbero legittimarsi come un grande elemento: prima abbiamo messo le bombe e fatto le stragi oggi facciamo il ponte e ci perdonate».

Ne emerge, dunque, un quadro dove intorno alla costruzione dell'infrastruttura orbita una rete di interessi che coinvolge diversi ambiti, da quello politico-militare a quello mafioso, e che va a scapito non solo delle esigenze del territorio locale, ma di tutta la nazione, sottomessa ai voleri di Nato, Ue e Stati Uniti e destinata ad essere sempre più militarizzata e subordinata al volere di organizzazioni e stati stranieri.

(*) Tratto da [L'Indipendente](#).