



## Il trasporto via aerea

Anche il trasporto aereo, nonostante il grande parco mezzi a disposizione dell'aviazione italiana, viene affidato in buona parte a ditte civili.

I motivi sono probabilmente due: l'efficienza, e cioè affittare mezzi a tecnologia avanzata e poter usufruire della rete molto più capillare degli aeroporti civili, e l'economia, probabilmente è più conveniente spendere qualche decina di milioni di euro all'anno che acquistare aerei, pagare personale, carburante e via dicendo.

Per questo infatti il ministero della difesa si affida ogni anno a veri e propri colossi, dall'onnipresente Saima Avandero alla conosciutissima MeridianaFly spa. Con la prima gli accordi sono per il trasporto di materiali e mezzi su voli cargo dentro e fuori dai confini nazionali (questi accordi fecero discutere quando la Saima riportò dei mezzi dell'esercito da Kabul all'Italia a bordo di aerei Ilyushin-76 noleggiati da una compagnia del Kirghizistan ma considerati pericolosi e messi

quindi al bando dalla Comunità europea), per un totale di circa 30 milioni di euro all'anno.

Con Meridiana invece gli accordi sono per il trasporto del personale dell'amministrazione della difesa per una cifra vicina ai 25 milioni di euro. Risulta però che spesso su quegli stessi aerei volino anche le brigate, e che vi siano altre compagnie utilizzate, come Ryanair, con le quali però non risultano accordi.

Anche se si esce dall'ambito stretto degli appalti dell'esercito italiano, vale la pena citare la compagnia aerea azera SilkWays, che viene utilizzata dalla RWM per trasportare le bombe verso oriente. I boeing azeri sono stati più volte avvistati all'aeroporto civile di Elmas, il che fa pensare che anche le ditte private abbiano contratti a lunga scadenza per i loro loschi trasporti, infatti come già scritto la stessa RWM usufruisce dei servizi della Saima per il trasporto su gomma.

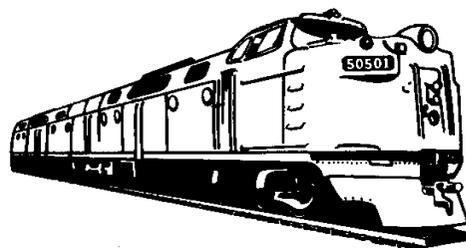
I dati e le notizie riportate in questo pieghevole sono il frutto di ricerche indipendenti fatte sul campo, su internet e tratte dai media. Non hanno pretesa di precisione assoluta. E' un workinprogress per il quale sono gradite critiche, correzioni e suggerimenti.

## Appunti sulla logistica dell'esercito italiano

**Come si muovono i soldati e i mezzi militari su e giù per l'Italia e verso i teatri di guerra? Da anni l'esercito italiano si avvale della collaborazione di ditte di trasporti civili, vediamo quali e perchè.**

**Scoprire quali sono le ditte che si sporcano le mani del sangue delle guerre in nome del dio denaro, oltre a essere utile e interessante, può diventare un nuovo fronte di attacco alla macchina bellica**

**A cura delle Rete no basi né qui né altrove**



## Il trasporto su rotaia

Il trasporto su rotaia non poteva che essere affidato alle Ferrovie dello Stato, che seppur in privatizzazione avanzata, continuano a detenere la proprietà delle linee ferroviarie e la gestione di buona parte delle comunicazioni. All'inizio degli anni '90 i mezzi militari diretti in Kuwait e Iraq si muovevano su e giù per lo stivale sui treni, e furono più volte bloccati da azioni di protesta.

Da allora e forse anche da prima l'esercito usufruisce dei treni merci delle Ferrovie dello Stato.

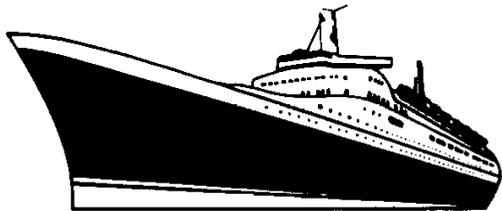
Ogni anno viene rinnovato il contratto con FS Logistica per una cifra di poco inferiore ai 15 milioni di €.

Il contratto si interseca con quello con la Tirrenia quando ad esempio i treni "militari" devono salire sulle navi per attraversare lo stretto di Messina.

Fra le regioni più interessate ai movimenti di treni "militari" ci sono il Veneto, il Friuli e la Toscana. In particolare le linee che collegano le basi di Vicenza, Aviano e Camp Darby - Pisa.



## Trasporto via mare



Il trasporto dei mezzi militari via mare viene fatto utilizzando anche navi civili, cargo e passeggeri. Per garantirsi un servizio efficiente e completo il Ministero della Difesa ha stipulato vari accordi. In particolare con Tirrenia e Moby Lines, entrambe controllate da Onorato spa, e con la Saima Avandero per l'affitto di due navi (le cosiddette **navi gialle**) che quest'ultima gestisce ma che sono di proprietà dell'armatore Visentini di Rovigo. L'affitto delle due navi, nei casi di maggior utilizzo, può arrivare alla cifra di circa 90.000.000 di € all'anno.

L'uso delle navi Tirrenia e Moby è riservato quasi esclusivamente al trasporto dei soldati e dei mezzi gommati (lince, camion, furgoni) sulle tratte commerciali più diffuse, cioè i militari viaggiano insieme ai passeggeri comuni, non è raro infatti incontrare le truppe sulle linee Civitavecchia - Cagliari e Palermo - Cagliari. In alcuni casi sono state usate le navi cargo di queste due compagnie, anche per il trasporto di merce più "scoppiettante". Furono trasportate armi stoccate in un bunker della Maddalena, e queste stesse navi

sono quelle usate dalla RWM di Domusnovas per il trasporto del prodotto finito: le bombe, verso il porto di Genova o Livorno, dove poi spesso vengono caricate sulla Jolly Cobalto che le porta verso la destinazione finale. Le navi gialle, Altinia e Maior, sono invece a completa disposizione dell'esercito che le muove a suo piacimento e necessità su e giù per il Mediterraneo e anche oltre, da Sant'Antioco a Abu Dhabi, da poco fino a Beirut andata e ritorno...

I porti del sud Sardegna troppo spesso ospitano queste navi della morte, in quest'inizio del 2016 abbiamo visto la Maior diverse volte al porto di Sant'Antioco, ma anche a quello di Cagliari e al Porto Canale. A febbraio sempre al porto di Cagliari è sbarcata da una nave della Tirrenia un'intera brigata diretta a Teulada.

Per seguire le rotte di queste navi si possono consultare i siti di tracciamento navale ([www.vesselfinder.com](http://www.vesselfinder.com)), e quando le si avvista dirette verso i nostri porti occorre organizzarsi per lanciare l'allarme e andare a disturbare le pratiche di sbarco.

Nell'ultimo anno e mezzo diverse volte sono stati rallentati gli sbarchi e i trasporti dai porti ai poligoni, ogni ora di rallentamento è un'ora in meno di guerra.

## Trasporto su gomma

I movimenti su gomma, essendo l'ambito di trasporto più utilizzato, si avvalgono di un numero maggiore di collaborazioni con il civile.

I due principali complici dell'esercito italiano per il trasporto su gomma sono: la Saima Avandero (ditta lombarda acquisita dalla danese DSV) e la Ter.Roma.

Queste due ditte detengono gli appalti più grossi che a loro volta riappaltano a livello locale ad altre ditte di trasporti. Ad esempio in Sardegna i trasporti dai porti ai poligoni vengono effettuati con mezzi della Ter.Roma e dei F.lli Rubino (ditta numero uno in Sardegna del trasporto su gomma).

La Saima si occupa anche del trasporto di materiale bellico per conto di privati, è il caso della RWM, che si avvale delle competenze della ditta danese-lombarda per il trasporto delle bombe dallo stabilimento di Domusnovas ai porti di Olbia e Cagliari (se quindi doveste vedere sulle strade sarde, un convoglio di **grandi tir bianchi** con le scritte blu della Saima, scortato dai carabinieri, si tratterebbe quasi sicuramente di un carico di bombe sardo-tedesche).

Le cifre riguardanti questi appalti sono da capogiro: si parte da un minimo di 13- 14 milioni di € all'anno per la Saima, che possono crescere a seconda delle esigenze dei militari. Non conosciamo il valore dei subappalti regionali.

Gli accordi commerciali tra il ministero e queste ditte sono di fondamentale importanza per il regolare movimento dei contingenti militari, poiché l'esercito non possiede un parco mezzi tale da soddisfare tutte le esigenze di cui hanno bisogno e diventano di anno in anno sempre più dipendenti dalle collaborazioni con ditte civili. Questa situazione, che genera notevoli polemiche all'interno dell'esercito stesso, è una debolezza. Sta a noi capire come sfruttarla!

