



**L'EVOLUZIONE DELLA  
CANTIERISTICA NAVALE  
MILITARE EUROPEA :  
UN'OPPORTUNITA' PER L'ITALIA**



**CENTRO STUDI  
INTERNAZIONALI**

*Di Francesco Tosato e Michele Tauffer*

**L'EVOLUZIONE DELLA  
CANTIERISTICA NAVALE  
MILITARE EUROPEA :  
UN'OPPORTUNITA' PER L'ITALIA**



CENTRO STUDI  
INTERNAZIONALI

## Indice

Prefazione

Introduzione

**1.** I programmi navali dei principali Paesi europei

**2.** Il mercato mondiale e le potenzialità di Fincantieri

**3.** Il consolidamento della cantieristica militare europea come condizione per la competitività futura

Conclusioni



# *Prefazione*

di **Andrea Margelletti**

Presidente Ce.S.I. – Centro Studi Internazionali

La maggior parte delle unità navali che vanno a costituire la spina dorsale delle flotte europee sono state concepite nel pieno della Guerra Fredda e sono oggi ormai in procinto di giungere alla fine della loro vita operativa. La mutevolezza degli scenari geopolitici, poi, impone agli Stati europei e alla NATO di rinnovare e di adattare i propri strumenti navali alle nuove minacce, in primis quelle asimmetriche. Nel prossimo futuro, infatti, le marine europee e NATO saranno sempre più chiamate ad affrontare sfide ibride, ampliando quindi i loro compiti e ambiti di intervento all'interno del dominio marittimo. Il concetto di maritime security è, quindi, una delle priorità delle strategie marittime nazionali di molti Paesi.

Quasi tutte le marine del vecchio continente sono pertanto impegnate in un processo di ristrutturazione e di adattamento alle nuove esigenze operative. Di fronte a una simile necessità, il compito di tradurre i nuovi requisiti operativi in realtà spetta alla cantieristica navale militare europea. Tale comparto industriale si presenta, però, frammentato e sino ad ora incapace di aggregare una massa critica idonea a sostenere la futura competizione internazionale con i concorrenti asiatici e statunitensi. Ecco, quindi, che sarebbe quanto mai auspicabile trovare, in ambito europeo, dei percorsi idonei a preservare l'expertise costruttivo continentale e a valorizzare possibili sinergie nel comparto della Ricerca e Sviluppo. L'Italia, in particolare, potrebbe presentarsi come il polo aggregatore per la cantieristica europea, sviluppando attraverso FINCANTIERI una politica di alleanze industriali idonea ad assicurare la competitività del settore anche negli impegnativi scenari del futuro.





L'importanza dei traffici marittimi e la difesa delle Sea Line of Communications (SLOCs) hanno da sempre caratterizzato la storia militare e politica del continente europeo sin dalla sua modernità. L'attuale mutamento degli scenari geopolitici ha convogliato nuova attenzione verso l'ambito marittimo della strategia militare dei Paesi europei appartenenti alla NATO. Una nuova, e per certi versi diffusa, instabilità politica a ridosso dei confini meridionali dell'Europa ha incubato e dato vita ad una serie di minacce ibride ai danni degli Stati che si affacciano sul Mar Mediterraneo e che ne sono pertanto esposti in maniera diretta. Il riposizionamento da parte statunitense verso l'Oceano Pacifico ha poi comportato una diminuita presenza navale nel teatro euro-mediterraneo. La pesante crisi economica che si è abbattuta sul Continente ha, inoltre, portato ad una significativa contrazione dei bilanci della difesa dei Paesi NATO, le cui contrazioni hanno sollevato a loro volta alcuni interrogativi in merito al futuro delle capacità di proiezione di forza in ambito marittimo e di sea-control da parte dei principali Stati europei membri dell'Alleanza Atlantica. Soffermandoci maggiormente sui tre punti prima esposti possiamo affermare che:

- le forme di conflittualità ibride o a bassa intensità hanno estesamente impegnato e influenzato profondamente le forze armate NATO durante gli ultimi tre lustri. Durante questo periodo di tempo anche le marine militari dell'Alleanza si sono progressivamente dotate, dapprima, di strumenti e, in seguito, di vere e proprie piattaforme idonee al contrasto di minacce il cui *modus operandi* ricade all'interno della *Maritime Irregular Warfare (MIW)*. Il contrasto a queste forme asimmetriche coinvolge oggi giorno non più solamente quelli che sono i reparti appartenenti alle forze speciali o anfibe, ma anche gli equipaggi che operano quotidianamente a bordo dei vascelli nati per lo scontro simmetrico;
- la Marina americana è ora impegnata in un deciso, e ormai non più celato, riposizionamento dei propri assetti navali pregiati e delle proprie *Task Force* verso l'Oceano Pacifico, vero nuovo centro nevralgico e hub di assoluta importanza per gli interessi geostrategici di Washington. Gli Stati Uniti continuano però a mantenere una propria presenza navale anche in Europa. L'area di competenza delle U.S. Naval Forces Europe



e delle U.S. Naval Forces Africa (NAVEUR e NAVAF) copre un vastissimo territorio che spazia dal Polo Nord fino a giungere all'Antartico così da poter garantire la presenza navale statunitense nello scacchiere europeo e africano. Il perno di questo dispositivo fa leva sulla Sesta Flotta della Marina statunitense, la quale ha, però, visto negli ultimi anni una diminuzione dei mezzi navali a propria disposizione. La principale conseguenza di questo fatto è stata una sempre maggior e variegata attribuzione di responsabilità nei confronti delle marine continentali che, fino agli anni Duemila, godevano invece della rassicurante presenza statunitense in termini di hardware militare basato nell'area;

- la crisi economica che si è abbattuta sul continente europeo a partire dal 2009 ha comportato, inoltre, pesanti tagli ai budget destinati alle spese militari dei Paesi europei della NATO. La crisi ucraina, sebbene abbia riportato l'attenzione in merito al tema della difesa comune in seno all'Alleanza, non ha comportato per il momento un deciso e sistemico cambio di rotta in tema di budget. A titolo d'esempio basta soffermarsi su di un dato: nel 2014 solo 4 Paesi, nella fattispecie Estonia, Grecia, Gran Bretagna e Stati Uniti, hanno raggiunto l'obiettivo del 2% del proprio Prodotto Interno Lordo da destinare alle spese per la difesa. Le ristrettezze di bilancio non hanno naturalmente risparmiato il settore navale comportando in primis una contrazione di tipo numerico degli organici in forza alle singole marine, con una conseguente diminuzione del numero stesso di piattaforme a disposizione degli Stati Maggiori dei singoli Paesi. Altri aspetti negativi derivanti da questa situazione sono state le ripercussioni di tipo operativo e di stress da parte degli equipaggi a causa dell'aumento del livello di optempo, così come un aumento significativo dei costi unitari per le navi.

Pur dovendo affrontare tutte queste incognite, gli ammiragliati della NATO hanno cercato di mantenere un variegato output operativo grazie alla disponibilità di assetti navali caratterizzati da un'ampia modularità e flessibilità. Queste caratteristiche hanno consentito a vascelli e sottomarini di sempre maggiore contenuto tecnologico di poter far fronte indistintamente a compiti definiti ad alta intensità, così come di allargare lo spettro di operazioni

anche a quelle di tipo constabulary. Quasi tutte le principali flotte si stanno, a tal proposito, organizzando su due principali linee operative: una prima, caratterizzata da navi da combattimento progettate specificatamente per scontri simmetrici, come i DDG e le fregate, mentre una seconda basata su grosse corvette/pattugliatori più idonee alla conduzione di missioni di sea-control anche lontano dallo scenario europeo. Il settore subacqueo sta poi ritornando una delle priorità a livello planetario, vista l'entrata in servizio di un gran numero di battelli altamente elusivi del tipo SSK dotati di propulsione AIP. La risposta di molte marine è stata pertanto il potenziamento delle capacità in tema di ASW. Con particolare riferimento al teatro europeo, a tal proposito, è da segnalare come il rinnovato attivismo della Marina russa stia spingendo i Paesi del Nord Europa in direzione di una maggiore attenzione verso questo settore. Non va altresì tralasciata la componente anfibia e aeromobile, la quale, pur con i vincoli imposti dalle risorse di bilancio, rimane una delle priorità da parte delle maggiori marine europee della NATO. Solo il possesso di un tale output capacitivo permette, infatti, di poter effettuare quelle operazioni di proiezione del potere marittimo ritenute essenziali per la sicurezza e la prosperità del continente.



1

*I programmi navali dei  
principali Paesi europei.*

I capitolo tratterà in dettaglio i programmi futuri delle più rilevanti marine europee.

## Francia

La Marina francese (Marine Nationale), sin dalla fine della Guerra Fredda si è sempre caratterizzata per un mix di unità di superficie definite di primo e di secondo rango. La spina dorsale della flotta d'altura francese è stata costituita per molti anni dalle unità antisom della classe GEORGES LEYGUES, e da quelle antiaeree appartenenti alla classe CASSARD. La componente di secondo rango, a cui spettano i compiti a bassa intensità, quali ad esempio le missioni di anti-pirateria o in generale di sea-control, si è consolidata durante gli anni Novanta attorno ai vascelli delle classi FLOREAL, LA FAYETTE e agli "avvisi" D'ESTIENNE D'ORVES.



Le vecchie unità della Marina francese verranno sostituite da un mix di nuove realizzazioni basato sulle fregate classe AQUITAINE e sulle future Frégates de Taille Intermédiaire (FTI).



Tutte queste unità sono state estesamente impiegate, negli ultimi anni, nelle missioni multinazionali dove vi è stata una presenza francese. Il rinnovamento della Flotta venne deciso da Parigi, durante gli anni Novanta attraverso la nascita di due progetti industriali internazionali: ovvero i programmi ORIZZONTE e FREMM. Le ORIZZONTE nacquero con lo scopo di dare vita ad una classe di cacciatorpediniere/fregate a vocazione prettamente anti-aerea e hanno portato, per la Marine Nationale, all'introduzione in servizio di 2 unità. Il programma più importante è stato quello, invece, riguardante le FREMM. In origine Parigi prevedeva di costruire ben 17 esemplari di queste nuove unità. La Marine Nationale, voleva infatti sostituire con il programma FREMM le fregate delle classi GEORGES LEYGUES e gli "avvisi" classe D'ESTIENNE D'ORVES. La prima FREMM francese è stata commissionata nel novembre 2012 con il nome di Aquitaine dando vita all'omonima classe. A seguito dei tagli al bilancio che hanno colpito il Ministero della Difesa francese, gli ammiragli di Parigi dovranno però ridimensionare le proprie ambizioni limitando il numero totale delle proprie fregate classe AQUITAINE a 8 esemplari (6 dei quali orientati per le missioni ASW e 2 a vocazione AAW). Le ultime due FREMM AAW, rispettivamente la D656 Bretagne e la D657 Lorraine, entreranno in servizio tra il 2021 e il 2022.

Visto l'esiguo numero di FREMM che si uniranno alla Flotta francese, nel prossimo futuro si aprirà per la Marina transalpina un pericoloso gap capacitivo, in quanto, con la progressiva radiazione dell'attuale naviglio combattente, a partire dagli anni Venti del millennio, verrebbero a mancare in un numero minimo accettabile le piattaforme a cui affidare i compiti del naviglio di secondo rango. I piani della Marine Nationale prevedono pertanto di affiancare ai vascelli delle classi AQUITAINE e ORIZZONTE una nuova categoria di fregate pensate per integrare le FREMM e mantenere così anche nel futuro una doppia linea capacitiva di tipo High/Low per la Marina. Le future Frégates de Taille Intermédiaire (FTI) avranno primariamente lo scopo di sostituire le fregate leggere multi-missione classe LA FAYETTE. Il nuovo programma FTI sfocerà presumibilmente in una classe di 5 unità multi-missione con un dislocamento di circa 4.000 tonnellate, la cui prima nave inizierà la propria costruzione nel 2023 presso i cantieri DCNS di Lorient. Stando agli attuali intenti francesi, quindi, il numero attuale di 15 fregate/

pattugliatori verrà mantenuto anche nel prossimo futuro.

Passando ad un'analisi della cantieristica transalpina, si può tranquillamente affermare come quest'ultima sia una delle più dinamiche, se non addirittura la più dinamica, tra le realtà presenti nel continente europeo. Il cantiere navale francese più rappresentativo è senza ombra di dubbio DCNS. L'azienda può contare su di un'ampia panopia di prodotti che spaziano dalle corvette fino alle unità di superficie maggiori quali fregate e portaeromobili. Non di meno, anche la componente subacquea è stata sviluppata e affinata nel corso degli anni, con lo scopo di garantire e arricchire un importantissimo know how sia in materia di sommergibili a propulsione convenzionale, sia a propulsione nucleare. Se gli ordini di navi sul lato domestico risentono dei tagli al bilancio e vanno a conformarsi con i processi di razionalizzazione e diminuzione quantitativa delle unità navali in forza presso le principali marine europee, DCNS mantiene una salda presenza in materia di export a livello globale. In particolare, i settori di punta sono in questo caso la componente subacquea a propulsione AIP (mercato Sud-Est Asiatico e Sud Americano), le unità navali di superficie (corvette e fregate in Medio Oriente e Sud-Est Asia) e anche navi d'assalto anfibio (Medio Oriente).

## Regno Unito

Il numero delle unità combattenti di superficie della Royal Navy ha subito, a partire dagli anni Duemila, una significativa riduzione dei propri organici arrivando a contare oggi solo un terzo delle navi in linea solo tre lustri fa. L'obiettivo a lungo termine della Royal Navy rimane comunque quello di mantenere una forza bilanciata tale da poter permettere al Regno Unito di esprimere quelle capacità ritenute fondamentali per il Paese, ovvero: la possibilità di proiettare potere aeronavale, la conduzione di limitate operazioni anfibe, la deterrenza nucleare (è bene sottolineare come solo la Royal Navy disponga di una tale capacità in seno alle Forze Armate britanniche) e operazioni di sea-control. A seguito della Strategic Defence and Security Review (SDSR) del 2010 è stato quindi deciso di mantenere una flotta di 19 navi di scorta così ripartite: 6 cacciatorpediniere a vocazione antiaerea TYPE 45 classe DARING e 13 Fregate antisom TYPE 23 classe DUKE. I TYPE 45 sono entrati in servizio a partire dal 2009 e hanno sostituito i caccia an-



tiareei della classe SHEFFIELD TYPE 42.



Le unità antiaeree britanniche della classe DARING e le cugine italo-francesi della classe ORIZONTE rappresentano un primo tentativo di collaborazione da parte della cantieristica europea in materia di realizzazioni navali complesse.

Con la SDSR 2015 è stato autorizzato formalmente l'avvio del programma navale per la sostituzione delle TYPE 23, le quali andranno incontro all'obsolescenza nei prossimi anni, visto l'esteso impiego di queste unità negli ultimi due decenni. Nel 2012 a BAE System è stata affidata la commessa per il design di quelle che diventeranno le future TYPE 26 GLOBAL COMBAT SHIPS (GCS). Le unità, erano inizialmente previste in 13 esemplari, con la recente SDSR però, è stato previsto un ridimensionamento del programma GCS. Le navi, ora, dovrebbero scendere a 8. Il condizionale è d'obbligo, anche se con i soldi risparmiati dalla recente riduzione verrà costruita una classe di fregate leggere da affiancare alle TYPE 26. Le GCS entreranno in servizio a partire dal 2021 con l'ultimo esemplare in linea previsto per il 2030 circa, così da poter sostituire in maniera progressiva le DUKE. Le GCS diventeranno la spina dorsale della Flotta britannica per i prossimi decenni in quanto affronteranno tutta la panopia di missioni possibili: sia di

tipo war, sia di tipo asimmetrico. Le TYPE 26 avranno anche la possibilità di venire impiegate in missioni duali e di aiuto umanitario grazie alla loro estrema flessibilità e modularità, in linea con gli attuali trend a livello mondiale. A tal proposito, a poppa dei vascelli è prevista la creazione di una baia in grado di ospitare vari moduli missione oppure mezzi speciali quali RHIB, USV o anche un sonar trainato.

La costruzione delle GCS, permetterà alla cantieristica del Regno Unito di mantenere una sorta di continuità produttiva anche nel corso degli anni in divenire. Fino ad oggi, infatti, BAE System è stata pesantemente impegnata in un altro grande progetto di vitale importanza per la Royal Navy: la costruzione delle due portaerei della classe QUEEN ELIZABETH, unità navali che diventeranno i più grandi vascelli mai costruiti nel Regno Unito.

A completamento dei programmi navali di superficie è da segnalare anche il programma per i tre nuovi pattugliatori tipo RIVER BATCH 2 che saranno destinati alla conduzione dei pattugliamenti oceanici primariamente con ruoli constabulary e anche al contrasto delle minacce asimmetriche.

Le costruzioni navali ricadono nel Regno Unito sotto la competenza del colosso multinazionale BAE System. L'azienda, per quanto concerne le vendite nel settore marittimo, sopravvive quasi esclusivamente con le commesse domestiche della Royal Navy. La Marina britannica è però da tempo soggetta a forti tagli al bilancio. BAE System quindi, per ovviare a ciò, può solamente contare su di un limitatissimo numero di commesse provenienti dai mercati esteri di Medio Oriente, Sud America e Sud Est Asiatico (unità del tipo OPV).

## Germania

Durante il periodo della Guerra Fredda, il compito della Bundesmarine era sostanzialmente quello di effettuare missioni di tipo sea-denial primariamente rivolte al contrasto della Flotta sovietica presente nel Mar Baltico. La Marina tedesca era quindi costituita principalmente da motomissilistiche e da piccoli sommergibili costieri. Completavano questi assetti navali anche un numero limitato di unità maggiori principalmente a vocazione antisom, il cui compito era quello di sostenere lo sforzo NATO a difesa delle proprie SLOC nell'Atlantico.



Con la caduta del Muro di Berlino e a seguito dell'unificazione del Paese, Berlino ha iniziato una progressiva e sempre più variegata partecipazione alle missioni internazionali sotto l'egida ONU o NATO/UE. A seguito dei mutati scenari geopolitici e dei contesti operativi nei quali sono chiamate a operare le Forze tedesche, anche la Bundesmarine ha iniziato una profonda riorganizzazione e ristrutturazione del proprio strumento navale al fine di assolvere al meglio le missioni assegnate. Come prima cosa è stata affrontata una riduzione del personale: per il 2016 è previsto che la Forza Armata possa contare a tal proposito su 13.850 uomini e donne. In particolare, la struttura di comando e di supporto ha subito i tagli più consistenti in termini di personale, a fronte di un maggiore spostamento di risorse umane verso il comparto operazioni. Negli ultimi lustri poi, la Marina è andata incontro a una progressiva de-litoralizzazione, grazie all'introduzione di vascelli dotati di sempre maggior tonnellaggio, autonomia e flessibilità operativa. L'introduzione di nuove unità è stata però accompagnata da una contrazione di tipo quantitativo. Pertanto, nel prossimo futuro, la Bundesmarine potrà contare su un totale di 54 unità navali.

A partire dagli anni Duemila sono state a tal proposito introdotte, anche se in un numero esiguo, 3 fregate a vocazione AAW F-124 classe SACHSEN.



Le fregate a vocazione antiaerea della classe SACHSEN ben rappresentano la volontà di Berlino di dotarsi di una Marina caratterizzata da unità di maggior tonnellaggio, autonomia e flessibilità operativa.

La flotta sottomarina, invece, ha visto nel corso degli ultimi dieci anni l'entrata in servizio degli ottimi SSK AIP TYPE 212, 6 esemplari in totale, i quali hanno permesso alla Marina di compiere un deciso salto di qualità in tema di capacità operativa esprimibile in ambito subacqueo. Il naviglio minore ha visto anch'esso una profonda modernizzazione attraverso l'introduzione delle corvette classe K-130 BRAUNSCHWEIG, unità dotate di una rilevante dotazione di armamenti e di portata oceanica. L'emblema di questo processo di modernizzazione in atto è, però, il progetto delle future fregate F-125 classe BADEN-WURTTENBERG. Queste nuove unità combattenti sono state studiate principalmente per il supporto e per la conduzione delle operazioni di stabilizzazione da parte del Bundeswehr. Le BADEN-WURTTENBERG sono state progettate pertanto con un occhio di riguardo verso le minacce di tipo asimmetrico. Caratteristica peculiare di questi vascelli è la loro significativa autonomia, elemento fondamentale per poter permanere a lungo in teatro di crisi/operazioni, una caratteristica fortemente voluta da Berlino e che non era precedentemente esprimibile attraverso il naviglio degli anni Novanta. Le BADEN-WURTTENBERG entreranno in servizio in 4 esemplari nei prossimi anni e saranno caratterizzate anch'esse dalla presenza di una capacità di missione di tipo modulare. Un altro programma ritenuto prioritario per Berlino è quello delle navi multiruolo Mehrzweckkampfschiff 180 (MKS180), unità navali multiruolo caratterizzate da un'alta flessibilità operativa e con un dislocamento previsto di 7.500 tonnellate. Tradizionalmente la Marina tedesca si è sempre rivolta alla propria cantieristica nazionale nell'assegnare i contratti per i propri programmi navali. Per le MKS180 è stato invece deciso di indire una competizione internazionale, la quale parrebbe aver già riscosso interesse da parte britannica. BAE System potrebbe, infatti, proporre un progetto simile alle TYPE 26 o in alternativa offrire una variante customizzata delle stesse. Il requisito complessivo delle MKS180 dovrebbe attestarsi sulle 4 unità con un'opzione per altri 4 esemplari. In riferimento alla capacità produttiva di Berlino, la Repubblica Federale Tedesca può contare su una consolidata esperienza in materia di cantieristica navale, soprattutto per quanto concerne la realizzazione di unità subacquee a propulsione convenzionale e a propulsione AIP, avendo riscosso un enorme successo con i sommergibili TYPE 209 a livello mondiale.



I cantieri ThyssenKrupp Marine Systems e Lürssen forniscono in maniera esclusiva le unità navali per la Bundesmarine, anche se questo trend sembra essersi modificato con il progetto MKS180. Quanto all'export, i successi in materia di vendite all'estero sono da attribuire sia alle commesse di sottomarini, sia, per quanto concerne le unità di superficie, all'enorme flessibilità del concetto progettuale Mehrzweck-Kombination (MEKO) che ha permesso la vendita di numerose fregate presso diverse marine mondiali. Ecco quindi che, anche in questo caso il motore trainante dell'azienda, come per la Marina francese, risulta essere il mercato estero, anziché quello nazionale.

## Spagna

La Flotta spagnola ha intrapreso negli ultimi anni un percorso di modernizzazione che l'ha portata a dismettere un numero rilevante di unità risalenti agli anni Ottanta e Novanta. Il pensionamento del naviglio divenuto ormai obsoleto, la maggior parte del quale di origine statunitense, è stato accompagnato dall'introduzione, di un numero esiguo di unità di superficie appartenente alle più disparate categorie operative (nello specifico LPD, LHD, fregate, pattugliatori ecc.). Le intenzioni e gli auspici degli ammiragli iberici sono volte al mantenimento di una flotta efficiente in grado di esprimere sia missioni di sea-control sia operazioni anfibia da effettuare in concerto con i propri alleati della NATO. In linea con i trend seguiti dalle maggiori marine europee, anche l'Armada spagnola ha deciso di standardizzare le proprie unità attorno ad una linea high e una low. La prima andrà a costituire il nerbo delle forze d'altura e sarà formata dalla fregate a vocazione antiaerea ALVARO DE BAZAN (in realtà, viste le dimensioni, queste unità sono più dei veri e propri DDG), e dalle future fregate F-110 destinate a sostituire le unità della classe SANTA MARIA, le quali verranno ritirate a partire dal 2020. Le future F-110 verranno costruite in 5 esemplari ed entreranno in servizio a partire dal 2025 andando a formare una classe di vascelli intermedia da collocare tra i pattugliatori e le ALVARO DE BAZAN. La linea low sarà invece costituita dalle BAM (Buque de Acción Marítima), una famiglia di pattugliatori modulari da costruire in tre varianti per un totale di 9 esemplari, che andranno a coprire le esigenze operative da assegnare al naviglio secondario, ad esempio svolgendo missioni di ricerca e soccorso, controllo delle acque territoriali e

della Zona Economica Esclusiva, missioni anti-pirateria ecc.



La Marina spagnola introdurrà una famiglia di pattugliatori modulari denominati BAM (Buque de Acción Marítima) che andranno a coprire le esigenze operative da assegnare al naviglio secondario.

La principale società di costruzioni navali spagnola è Navantia, azienda di Stato con sede a Madrid che si occupa sia di costruzioni militari sia di naviglio civile. I cantieri possono contare oggi su di una significativa esperienza in materia di imbarcazioni militari data la posizione di prime contractor per l'Armada spagnola. L'esperienza maturata nella realizzazione di fregate e navi d'assalto anfibio ha altresì permesso ai cantieri spagnoli di ottenere importanti risultati nei mercati esteri, come ad esempio in Norvegia (fregate classe NANSEN), Australia (LHD classe CANBERRA e caccia classe HOBART, quest'ultimi basati sul design delle ALVARO DE BAZAN) e Venezuela (OPV classe GUAICAMACUTO). La sopravvivenza dei cantieri, con molta probabilità, sarà quindi nel prossimo futuro sempre più legata all'export, data la limitatezza delle risorse a disposizione di Madrid che non



permettono al Paese di lanciare un significativo piano navale nazionale.

## Le Marine minori

Vi sono, poi, una serie di marine europee definibili minori che, con la fine della Guerra Fredda, hanno subito una drastica contrazione in termini di navigazione. Le flotte di questi Paesi sono state mantenute però allo stato dell'arte, ovvero schierando mezzi estremamente moderni e tecnologicamente avanzati: una postura che per certi versi ricorda l'atteggiamento innovatore della Marina Militare Italiana durante gli anni Sessanta e Settanta.

La Svezia, ad esempio, da un punto di vista delle relazioni internazionali, si è da sempre caratterizzata per la propria neutralità. Le proprie Forze Armate si sono pertanto concentrate sulla difesa nazionale e sulle operazioni da condurre nel Baltico. La Marina, in particolare, ha orientato i suoi sforzi verso la creazione di una flotta in grado di condurre le vitali operazioni di sea-denial e di interdizione marittima fondamentali a precludere la libertà di movimento del proprio rivale storico nell'area: la Federazione Russa. Nel corso del decennio scorso, la Svezia ha introdotto una nuova classe di corvette stealth, la classe VISBY, entrata in servizio in sole 5 unità. Affiancano queste modernissime unità altre 4 corvette che vanno a formare le classi STOCKHOLM e GOTEBOG. La volontà di Stoccolma sembra essere quella di standardizzare le proprie unità navali attorno ad un numero estremamente limitato e uniforme di imbarcazioni; anche se vi è da dire che, con la ricomparsa dell'attivismo russo ai confini nazionali, il Paese potrebbe in futuro potenziare la propria componente navale, cercando magari di avviare programmi di cooperazione militare con gli altri Paesi dell'area del baltico. Per quanto concerne la componente subacquea, la Svezia nutre da tempo l'ambizione di sostituire la propria linea di sottomarini appartenenti alle classi GOTLAND e SODERMANLAND. Il progetto designato prende il nome di A-26 e dovrebbe portare all'introduzione, attorno al 2022, del primo esemplare di questi nuovi battelli. A tal proposito è quindi bene sottolineare come la storica azienda svedese Kockums, che era passata sotto il controllo tedesco di ThyssenKrupp sia in tempi recenti tornata nuovamente sotto controllo di Stoccolma, grazie alla sua recente acquisizione da parte di Saab, divenendo così SaabKockums. La Svezia riuscirà così a mantenere

vivo un settore estremamente sensibile come quello delle unità subacquee e che potrebbe portare ad una maggiore libertà di manovra anche in materia di cooperazione internazionale da parte svedese con gli altri Paesi del Baltico e del Nord Europa, interessati anch'essi alla sostituzione dei propri battelli. Un discorso simile può essere affrontato per un altro importante Paese della Penisola Scandinava: la Finlandia. Da sempre la difesa nazionale di Helsinki ruota attorno al concetto di non allineamento e di coscrizione obbligatoria che, uniti, portano alla filosofia della difesa totale, essenziale per la propria sopravvivenza dato l'esiguo numero di abitanti della Nazione. La Marina, come nel caso svedese, è pertanto strutturata in modo da poter assolvere al meglio il compito di proteggere le proprie acque territoriali. Anche per la Finlandia, quindi, le unità di piccolo tonnellaggio, caratterizzate da una significativa velocità e in grado di condurre operazioni di sea-denial, costituiscono l'asse portante della propria flotta. La punta di lancia della Marina sono attualmente le 4 motomissilistiche della classe HAMINA, a cui si affiancano 4 RAUMA modernizzate nel periodo 2010-2013. Recentemente, poi, è stata aggiornata anche un'altra componente ritenuta vitale per il concetto di difesa totale: ovvero i cacciamine. Tre nuovi vascelli di questa categoria andranno a costituire la classe KATANPAA mantenendo viva e aggiornata la specialità nel Paese. Per il futuro, gli auspici di Helsinki sono quelli di poter sostituire l'intera classe RAUMA e i due posamine della classe HAMMEENMAA con un'unica tipologia di vascello. Il progetto prende il nome di FLOTILLA 2020 e prevede l'entrata in servizio dei primi esemplari di questa nuova classe di unità a partire dalla metà degli anni Venti del millennio. La classe FLOTILLA 2020 dovrebbe essere formata da vascelli caratterizzati da: un dislocamento superiore alle 1.400 tonnellate, una buona velocità esprimibile, una bassa segnatura radar, elevate doti di autonomia e, infine, capacità di operare agevolmente in acque ghiacciate. Le unità dovrebbero altresì disporre di elicotteri ASW e siluri, una capacità quest'ultima che la Finlandia non ha più esercitato in maniera organica sulle proprie imbarcazioni sin dalla fine della Seconda Guerra Mondiale e che potrebbe essere sintomo di una certa apprensione da parte dei vertici militari del Paese nei confronti delle attività della Marina russa nel Baltico.

La Danimarca per contro, a differenza dei vicini svedese e finlandese, ha



da sempre dovuto far convivere due differenti necessità operative. Il Paese si trova, infatti, a fungere da spartiacque tra l'Oceano Atlantico e il Mar Baltico. Le limitate risorse economiche disponibili hanno conseguentemente spinto Copenaghen a sviluppare forme innovative di ingegneria navale tali da essere in grado di assicurare un'elevata versatilità e modularità per i propri vascelli così da poter affrontare al meglio i propri compiti. Non va inoltre dimenticato che la Danimarca, in quanto membro NATO, partecipa sia alle esercitazioni sia alle missioni effettuate dall'Alleanza anche in teatri lontani dalla madrepatria. Il naviglio risalente all'epoca della Guerra Fredda è stato ormai progressivamente sostituito con una tipologia di unità altamente modulabile tipo STANFLEX. Questo vero e proprio concetto operativo prevede di adattare di volta in volta l'imbarcazione alla missione da dover svolgere, attraverso l'introduzione di una serie di moduli intercambiabili e riconfigurabili. I singoli moduli sono costruiti dall'azienda Monberg & Thorsen e misurano 3 metri di lunghezza, 3,5 di larghezza e 2,5 d'altezza. Un esempio di questo approccio sono i pattugliatori classe FLYVEFISKEN, entrati in servizio durante gli anni Novanta ed estesamente impiegati nei compiti più variegati dal piccolo Paese scandinavo. Il progressivo sviluppo e miglioramento del concetto STANFLEX ha poi portato nel 2004 e nel 2005 all'introduzione di due unità navali che costituiscono un ibrido tra una fregata e una nave da trasporto multiruolo: la classe ABSALON (6.600 tonnellate a pieno carico). Alle ABSALON si sono poi aggiunte tra il 2012 e il 2013 anche tre nuovissime fregate anti aeree della classe IVER HUITFELDT, le quali condividono con le ABSALON fondamentalmente il design di fondo e le forme delle sovrastrutture. Naturalmente anche in questo caso le unità navali tipo IVER HUITFELDT riprendono il concetto STANFLEX, in quanto a dotazioni e organizzazione dei propri moduli di missione.

Un altro importante Paese per le dinamiche geopolitiche dell'Europa settentrionale è sicuramente la Polonia. Sebbene Varsavia abbia da sempre privilegiato il potere terrestre anziché quello navale, la Marina polacca si presenta sullo scenario baltico come una delle più agguerrite e meglio equipaggiate forze navali dell'area. Durante il periodo della Guerra Fredda la Flotta polacca ha subito la pesante influenza sovietica sia da un punto di vista dottrinale sia da un punto di vista organizzativo. La componente costiera di supporto e

logistica risultava pertanto estremamente sviluppata. Circa un centinaio di imbarcazioni di vario tipo, la maggior parte delle quali di piccolissimo tonnellaggio, costituiscono oggi giorno la Marina di Varsavia. In dettaglio le unità maggiori sono 5 sottomarini, 2 fregate, 3 corvette e 3 motomissilistiche. Sebbene una delle due fregate (classe PERRY statunitense) verrà modernizzata nel prossimo futuro, i vertici militari polacchi hanno deciso di puntare a un cambio/rinnovamento delle unità navali in servizio, andando a introdurre per il 2026 almeno 12 nuove imbarcazioni. Trattasi di unità multiruolo adatte ad operare nel Baltico e di moderna concezione che consentiranno alla Polonia di abbandonare in maniera definitiva l'impostazione organizzativa di stampo sovietico.

Spostando l'attenzione verso Ovest, risalta il ruolo svolto dai Paesi Bassi. La piccola, ma ben equipaggiata, Marina olandese ha sempre cercato di mantenere, lungo tutti gli anni della Guerra Fredda, una flotta ben bilanciata, tale da poter effettuare un ampio spettro di missioni. Negli ultimi anni il numero di navi e personale in armi a disposizione degli Ammiragli olandesi è però diminuito sensibilmente in quanto è venuto a mancare un attore convenzionale in grado di minacciare la sopravvivenza e l'integrità territoriale della Nazione. A tutto ciò si è poi aggiunta la crisi economica che ha contratto ulteriormente le disponibilità di bilancio del Paese. Oggi giorno, la prima linea olandese è formata da 6 fregate (4 grosse DE ZVEN PROVINCIEN e 2 più piccole KAREL DOORMAN) e 4 nuovi pattugliatori oceanici della classe HOLLAND. Accanto a queste unità, vi è poi una significativa componente di supporto e d'assalto anfibio costituita da una nave logistica da 27.000 tonnellate di dislocamento (classe KAREL DOORMAN) e 2 LPD appartenenti alla classe ROTTERDAM. Per quanto concerne la cantieristica nazionale, i Paesi Bassi possono contare sull'esperienza dei cantieri Damen. L'industria navale, data la limitatezza del mercato interno, è focalizzata all'export, soprattutto in materia di OPV e imbarcazioni di piccolo tonnellaggio.

Infine, da sempre integrata con la Marina olandese, quella belga ha una componente navale estremamente contratta e limitata a 2 sole fregate ex olandesi classe DOORMAN a cui si affiancano 6 cacciamine. Non sono previsti importanti programmi di rinnovamento per questa componente al-

turiera data la limitatezza delle risorse economiche a disposizione di Bruxelles. Anche per il prossimo futuro, quindi, il Belgio proseguirà nel suo trend di dismissioni e continuerà a mantenere delle Forze Armate di dimensioni contenute.

Come si è potuto evincere da questa breve disamina delle principali flotte europee, emerge in maniera chiara come, a fronte degli innovativi programmi e dalla bontà progettuale messa in campo dai vari Paesi, il numero complessivo di unità viene pesantemente condizionato dalla carenza di fondi disponibili presso i singoli budget nazionali, dando così luogo a classi navali di numero estremamente contenuto, sovente inferiore alla decina. Se i Paesi di punta dell'Unione Europea cercano di mantenere e standardizzare le loro flotte su due linee, una high pensata per la conduzione di operazioni ad alta intensità e una low maggiormente idonea ad affrontare sfide di tipo asimmetrico, le marine minori cercano di puntare sulla modularità e versatilità delle piattaforme navali per far fronte alle varie missioni. Quest'ultimo trend è particolarmente vero e sentito nel pensiero strategico dei Paesi scandinavi e in generale del Nord Europa, un esempio lampante a tal proposito è costituito dal concetto STANFLEX danese. Infine, continueranno a pesare anche per il prossimo futuro i lasciti della pesante crisi economica che si è abbattuta sul continente e che ha portato all'inevitabile ridimensionamento delle ambizioni navali di molti Stati. I tagli ai bilanci si sono quindi tramutati nel blocco di alcuni programmi, così come nel taglio numerico della consistenza delle flotte. Quest'ultimo aspetto, unito con il graduale risveglio della potenza marittima russa, potrebbe però portare i vari partner europei a una maggiore collaborazione in tema di costruzioni navali, sia attraverso il lancio di collaborazioni del tipo G2G sia attraverso programmi di più ampio respiro e numero di Nazioni coinvolte.

# 2

*Il mercato mondiale e le  
potenzialita' di Fincantieri*

**L**'Italia è una nazione caratterizzata dalla sua natura di penisola che la porta ad avere circa 7.800km di coste affacciate sul Mar Mediterraneo. Conseguentemente, il business che ruota attorno alle attività marittime per il nostro Paese è particolarmente significativo e ammonta a circa 40 miliardi di euro annui, i quali corrispondono al 2,6% del Prodotto Interno Lordo nazionale. L'industria legata al settore marittimo comprende di conseguenza alcuni importanti segmenti: al primo posto vi è naturalmente la cantieristica riguardante la costruzione di navi mercantili, segue poi il settore degli equipaggiamenti ad alta tecnologia legati all'ambiente navale, il settore energetico di estrazione e, infine, naturalmente, quello legato alla sicurezza e alla difesa. L'importanza strategica rivestita dalla cantieristica navale per il nostro Paese è sottolineata e testimoniata dal fatto che, sovente, le aziende che operano in questo settore si collocano quasi sempre ai vertici mondiali. La realtà cantieristica principale nazionale, è storicamente Fincantieri.

## L'organizzazione di Fincantieri

Il gruppo Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo e il primo per diversificazione e innovazione. È leader nella progettazione e costruzione di navi da crociera e operatore di riferimento in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia, dalle navi militari all'offshore, dalle navi speciali e traghetti a elevata complessità ai mega-yacht, nonché nelle riparazioni e trasformazioni navali, produzione di sistemi e componenti e nell'offerta di servizi post vendita.

A tal proposito basti pensare che, ad oggi, sono state costruite più di 7.000 navi, dando lavoro a circa 19.500 dipendenti, di cui oltre 7.800 in Italia. I primi passi del colosso italiano sono stati mossi nel 1959, quando l'azienda nacque come holding di partecipazioni con il nome di "Finanziaria Cantieri Navali – FINCANTIERI – Società per Azioni", diventando poi nel 1984 una società operativa a seguito dell'incorporazione delle otto società all'epoca controllate.

L'organizzazione di Fincantieri è oggi strutturata attorno al modello delle divisioni/business unit, le quali permettono alla sede principale di Trieste di fronteggiare al meglio le sfide imposte dallo scenario geopolitico mondiale

e rispondere contestualmente in maniera efficace alle richieste dei propri acquirenti. Per poter perseguire questo scopo l'azienda ha una presenza ben radicata, sia in territorio nazionale sia estero, quest'ultimo, ad esempio, su ben quattro continenti: Europa, Nord America, Sud America e Asia.

A tal proposito è bene specificare come Fincantieri operi attraverso tre principali divisioni:

- Shipbuilding, ovvero la progettazione e la costruzione delle varie tipologie di navi prodotte dalla società, sia che esse riguardino il settore militare, sia quello civile, cui si aggiungono servizi di riparazione e trasformazione navale.
- Offshore, comprende la progettazione e la costruzione di tutta la gamma di mezzi navali dedicati alle operazioni svolte in supporto alla esplorazione e alla produzione di petrolio e gas naturale (oil & gas) in mare aperto, e dei mezzi di supporto alle stesse. Questa particolare attività, viene principalmente svolta attraverso il gruppo norvegese STX OSV (rinominato VARD nel 2013 e che garantisce occupazione a 8.000 dipendenti in quattro Paesi, nello specifico Norvegia, Romania, Vietnam e Brasile), specializzato nella progettazione e costruzione di mezzi di supporto offshore di alta gamma;
- Sistemi, Componenti e Servizi, raggruppa tutto il business inerente la costruzione di sistemi e componentistiche ad altissima tecnologia, quali sistemi di stabilizzazione, propulsione, posizionamento e generazione, turbine a vapore, nonché nella fornitura di servizi di supporto logistico e di post vendita.

Il gruppo si avvale di una rete produttiva distribuita su 20 stabilimenti:

- le navi da crociera e i traghetti vengono prodotti principalmente nei poli di Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venezia), Genova-Sestri Ponente, Ancona e Castellammare di Stabia (Napoli);
- le Riparazioni e Trasformazioni Navali si avvalgono dei bacini di Palermo, di Trieste e di Genova;
- le navi militari possono contare sui siti di produzione del Cantiere Integrato di Riva Trigoso (Genova) - Muggiano (La Spezia) e dei cantieri appartenenti alla società statunitense Fincantieri Marine Group: Marinette Marine (Marinette, WI, USA), Bay Shipbuilding (Sturgeon Bay, WI,



USA) e ACE Marine (Green Bay, WI, USA);

- le attività del Gruppo nel segmento sistemi e componenti navali sono svolte principalmente presso strutture dedicate nel cantiere integrato di Riva Trigoso –Muggiano per le componenti meccaniche e le turbine, presso gli impianti di Isotta Fraschini Motori S.p.A. per i motori diesel e presso Seastema S.p.A. per gli impianti di automazione;
- i servizi post vendita hanno sede a Genova;
- la produzione di mega-yacht legata al mondo del lusso ha il suo polo principale presso Muggiano (La Spezia);

• le attività del comparto offshore vengono svolte:

- dalla controllata norvegese VARD: uno dei leader a livello mondiale nella progettazione e costruzione di mezzi di supporto offshore di alta gamma (Offshore Support Vessels ovvero OSV). VARD dispone di diverse location distribuite su scala mondiale e, nella fattispecie: in Norvegia VARD Group AS (quartier generale), VARD Aukra, VARD Langsten, VARD Brattvaag, VARD Brevik, VARD Søviknes; in Brasile VARD Promar SA; in Romania VARD Braila SA, VARD Tulcea SA; in Vietnam VARD Vung Tau Ltd.

- da un'unità operativa dedicata a progettare e costruire prodotti innovativi non rientranti nel perimetro di attività del Gruppo VARD, quali le navi di perforazione autopropulse (a titolo esemplificativo, drillship), piattaforme semisommergibili di perforazione (SSDR – Semi-Submersible Drilling Rigs), nonché altri mezzi per il trasporto e sollevamento di carichi pesanti (heavy lift).

## Lo scenario del mercato e le capacità peculiari di Fincantieri nel settore difesa e sicurezza

La cantieristica globale ha pesantemente risentito della crisi economica iniziata nel 2008, ma, a partire dal 2013, ha ricominciato a vedere sostanziali segnali di ripresa. A livello globale, l'Asia (e in particolare Cina, Giappone e Corea del Sud) rappresenta più del 75% della produzione globale di unità civili con l'Europa che, però, mantiene un significativo 18% nei segmenti a

più alto valore aggiunto. Nei fatti, il mercato cargo è ormai da considerare una riserva di caccia asiatica poco appetibile sia perché la competizione è determinata principalmente dai bassi costi della manodopera sia perché vi sono evidenti problematiche di eccessiva produzione dovute ad una sovracapacità produttiva che, già nel 2012, ha superato il record di 60 milioni di CGT<sup>1</sup>. Diverso invece, è lo scenario delle produzioni specializzate, dove l'Europa, guidata da Fincantieri, rimane estremamente competitiva con particolare riferimento sia alle unità da crociera (cruise) sia per quelle destinate ai comparti Oil&Gas e chimico. Relativamente al comparto cruise, il biennio 2014-2015 è stato particolarmente positivo per l'azienda italiana che si è confermata leader di mercato con ordinativi pari a 16 nuove unità. Più contrastato, invece, permane il comparto petrolchimico in quanto la riduzione del prezzo del greggio ha portato ad un ulteriore rallentamento degli investimenti nel settore delle piattaforme navali, solo parzialmente compensato da una maggiore richiesta di navi gasiere (LNG).

Come noto, però, Fincantieri da sempre affianca al lato civile anche una storica anima militare che da decenni fornisce non solo tutte le unità principali della Marina Militare Italiana, ma anche molte altre tipologie di naviglio per altre prestigiose forze navali mondiali. La produzione militare di Fincantieri, sebbene a livello europeo e domestico abbia recentemente subito alcune difficoltà dovute alla contrazione dei bilanci della Difesa, permane ai vertici mondiali per capacità tecnologica e soluzioni costruttive applicate ad una vasta panopia di prodotti. Questi coprono l'intero spettro di tipologia di vascelli e in particolare: portaerei, navi d'assalto anfibio, OPV (Offshore Patrol Vessel), fregate dedicate alla lotta antisom e multiruolo, cacciatorpediniere, idrografiche e naviglio definito minore.

La categoria degli OPV (pattugliatori d'altura), nello specifico, ha del resto visto negli ultimi anni crescere in maniera significativa la propria domanda su scala globale; vista la necessità da parte di alcuni Paesi emergenti di pattugliare le rispettive Zone Economiche Esclusive (ZEE). L'azienda ha da

.....

1 Il CGT (Compensated Gross Tonnage) è un indicatore della quantità di lavoro necessaria per la costruzione di una data tipologia di nave. Il dato viene estrapolato attraverso un sistema standardizzato di calcolo a livello internazionale tale da permettere la comparazione tra realtà di Paesi diversi tra loro.



sempre avuto un considerevole successo di vendite con questo tipo di mezzi, dapprima grazie alla produzione di corvette e imbarcazioni legate al concetto di sea-denial per poi, seguendo l'evoluzione degli scenari, sviluppare piattaforme maggiormente idonee al contrasto di minacce di tipo asimmetrico e di sea-control. Unità navali che richiedono una maggiore autonomia operativa e la possibilità di ospitare personale aggiuntivo a bordo, nonché, di effettuare missioni anche non strettamente a carattere militare e, quindi, a beneficio della popolazione civile. E' interessante sottolineare a tal proposito come Fincantieri sia da sempre stata all'avanguardia in materia di corvette e pattugliatori, sviluppando anche vascelli su propria iniziativa, come, ad esempio, nel caso della SAETTIA: un'unità veloce e di piccolo tonnellaggio in grado di raggiungere i 40 nodi di velocità e dotata di una significativa autonomia, ben 2.400 miglia a 16 nodi. Tra le caratteristiche distintive dell'imbarcazione, oltre che una buona dotazione in termini di armamento antinave e di difesa antiaerea, spiccavano, in particolare, le caratteristiche progettuali volte a ridurre il più possibile la segnatura radar e IR dell'unità.

L'esperienza maturata in questo specifico e particolare campo con la realizzazione della SAETTIA ha permesso all'azienda di mantenere vivo nel corso degli anni questo know how, che si è poi riversato nella costruzione dei pattugliatori FALAJ 2 per la Marina degli Emirati Arabi Uniti. Tali unità hanno un dislocamento di 550 tonnellate, una velocità di più di 20 nodi e armamento antiaereo e antinave, ma ciò che le caratterizza maggiormente è l'elevata stealthness complessiva dell'imbarcazione. La categoria dei pattugliatori d'altura ha visto poi l'azienda fornire alla Marina Militare Italiana nei primi anni Duemila quattro unità della classe COMANDANTI, vascelli in grado di affrontare al meglio i compiti di sorveglianza della ZEE e anche di far fronte alle ormai consolidate esigenze di contrasto ai fenomeni asimmetrici, quali ad esempio quello della pirateria. La bontà del progetto COMANDANTI ha permesso all'azienda di conseguire un importante risultato in materia d'export. Sempre la Marina emiratina ha infatti deciso di dotarsi di unità simili, ma con dotazioni potenziate rispetto alle navi italiane, tanto da dare alla luce delle vere e proprie fregate leggere che prendono il nome di classe ABU DHABI e che possono essere utilizzate anche in attività di tipo antisom e antiaerea, oltre che naturalmente antinave.

La flessibilità e la versatilità operativa dei prodotti Fincantieri hanno raggiunto un altro significativo traguardo con il programma Littoral Combat Ship (LCS) destinato a dotare la U.S. Navy di due classi di navi idonee ad operare negli scenari asimmetrici che caratterizzano le acque litoranee. Secondo le ultime indicazioni, date le ristrettezze di bilancio del Pentagono, il programma LCS dovrebbe essere modulato su un totale complessivo di 40 unità, le cui ultime 12 saranno elevate al rango di fregate attraverso sostanziali modifiche progettuali. Lockheed Martin e Fincantieri, attraverso la propria controllata statunitense Fincantieri Marine Group (FMG), sono impegnate nella costruzione della LCS-1 classe FREEDOM presso lo stabilimento principale di Marinette nello Stato del Wisconsin.

Come accennato precedentemente, la modularità e la versatilità, alla quale si aggiunge anche la possibilità di impiegare le navi sia per scopi militari che duali, vengono oggi giorno stressate nelle moderne unità navali e sono diventate un requisito fondamentale nei progetti navali. In particolare, queste tecnologie sono presenti in un'altra tipologia di naviglio che negli ultimi anni ha trovato una notevole richiesta anche e soprattutto nei mercati internazionali: quella dell'unità anfibia (LPD). Oltre che naturalmente per la Marina Militare, Fincantieri propone sul mercato navi di questo tipo caratterizzate da differenti dimensioni e capacità operative esprimibili, tali così da incontrare e abbracciare le particolari necessità da parte di marine diverse tra loro, sia in termini di requisiti operativi che di know how gestionale della piattaforma. Un successo commerciale in questo settore lo si è avuto con la costruzione della LPD classe KALAAT BENI ABBES, che ha un dislocamento di circa 9.000 tonnellate e che sarà adibita dalla Marina algerina a nave logistica e per le operazioni anfibiae. In questo caso l'esperienza maturata dall'azienda nella costruzione e nel supporto alla Marina Militare Italiana per le LPD si sono rivelate particolarmente importanti. La KALAAT BENI ABBES risulta infatti essere un'unità anfibia, derivata dalla classe SAN GIUSTO, caratterizzata però anche dalla presenza di un sistema di combattimento simile a quello presente sulle fregate multiruolo italiane tipo FREMM.

Sempre rimanendo però in tema di navi tuttoponte, vi sono poi le portaerei/portaeromobili, che continuano a mantenere tutta la loro valenza operativa anche all'interno degli attuali scenari. L'esperienza maturata dall'azienda



nella costruzione di queste imbarcazioni è testimoniata dalla realizzazione di nave CAVOUR, una portaerei di tipo STOVL (Short Take Off and Vertical Landing) entrata in servizio nella Marina Militare nel 2009.



La portaerei CAVOUR rappresenta l'unità militare di maggiori dimensioni entrata in servizio nella Marina Militare Italiana dalla fine della Seconda Guerra Mondiale. Il CAVOUR, oltre che portaerei può anche ricoprire il ruolo di centro di Comando e Controllo all'interno di operazioni aeronavali complesse.

L'unità ha un dislocamento di 27.100 tonnellate a pieno carico e, oltre che esprimere capacità militari al vertice per la sua categoria, può vantare una versatilità presente solamente a livello di naviglio anfibo. La nave si presenta quindi come l'unità militare di maggiori dimensioni costruita in Italia dal secondo dopoguerra ed è ora l'ammiraglia della nostra Squadra Navale. Il CAVOUR è anche una piattaforma logistica e di supporto, con la possibilità di ospitare al proprio interno un Comando e Controllo (C2) complesso così come di adibire parte dei suoi spazi ad ospedale o centro di prima accoglienza. Tutte queste capacità operative sono già state testate sul campo, dapprima con l'operazione lanciata in soccorso della popolazione haitiana colpita dal sisma del 2010 e, successivamente, nell'operazione europea EU-NAVFORMED SOPHIA volta a interrompere il modello di business nel Mediterraneo centrale che sta alla base del traffico di esseri umani diretto in Europa. In particolare, durante quest'ultima missione, la portaerei CA-

VOUR ha dimostrato tutta la propria capacità di operare in qualità di centro di Comando e Controllo a beneficio di un gruppo aeronavale complesso costituito da un insieme eterogeneo di vascelli e battelli appartenenti a diverse Nazioni europee.

Un altro cavallo di battaglia della produzione navale di Fincantieri sono, poi, le fregate e i caccia (DDG) che da sempre costituiscono le principali unità da battaglia delle maggiori marine mondiali. Per queste linee di prodotto l'azienda italiana ha in essere una consolidata collaborazione con la cantieristica francese, che ha portato alla realizzazione della classe di fregate tipo FREMM-BERGAMINI e dei DDG classe ANDREA DORIA (ORIZZONTE). Nel primo caso, si tratta di un totale di 10 fregate multiruolo, costruite nelle varianti ASW (antisom) e General Purpose (GP), che costituiranno, negli anni in divenire, la spina dorsale della Squadra Navale italiana. Nel secondo, i due DDG ANDREA DORIA, rappresentano lo scudo antiaereo della flotta e, in prospettiva futura, anche uno schermo ABM (antibalistico) a protezione degli interessi nazionali.

La panoplia dei prodotti navali di Fincantieri viene poi completata dalle unità di supporto logistico e dai sottomarini a propulsione AIP. Le prime sono unità in grado di fornire l'appoggio necessario alle squadre navali per poter operare a distanza dalle proprie basi stanziali. Un esempio in questo senso è fornito dai rifornitori indiani della classe DEEPAK, costruiti da Fincantieri nel 2010 e che hanno aumentato di molto la possibilità della Marina indiana di operare a lungo raggio nell'Oceano Indiano.

Relativamente ai secondi, l'azienda triestina sta ampliando il know how tecnologico in tema di battelli a propulsione di tipo AIP (Air Independent Propulsion), grazie alla collaborazione con la cantieristica tedesca. Le unità sottomarine mantengono tutta la loro importanza, non solo negli scenari tipici di uno scontro convenzionale, ma anche negli attuali scenari, grazie alla possibilità di sorvegliare in maniera occulta le vitali linee di comunicazione marittime o le installazioni costiere di Paesi potenzialmente ostili.





I sottomarini della classe TODARO e le fregate della classe BERGAMINI vanno a costituire le unità di prima linea della Marina Militare, realizzazioni che mantengono un'alta valenza operativa all'interno degli attuali scenari operativi.

## La Legge Navale e il ruolo di Fincantieri

Da sempre punto di riferimento per la Marina Militare Italiana, Fincantieri ha varato negli ultimi anni la quasi totalità delle unità navali di prima linea appartenenti alla Forza Armata e risalenti ormai agli anni Ottanta e Novanta. L'obsolescenza derivante dal massiccio impiego delle navi militari italiane ha però progressivamente eroso il numero delle unità in linea, facendole scendere a circa 60, di cui solo un terzo realmente impiegabili. La situazione, divenuta ormai critica, ha spinto i vertici politici del nostro Paese a lanciare un piano di ammodernamento d'emergenza, tale da poter finanziare e sostituire le navi della Squadra Navale maggiormente logorate, pena la perdita di reali capacità operative della Marina Militare.

I fondi per l'ammodernamento sono stati garantiti attraverso la Legge di Stabilità del 2014 e ammontano complessivamente a 5,4 miliardi di euro.

Grazie a questi investimenti la Marina potrà disporre in futuro di uno strumento navale bilanciato e moderno, anche se di minori dimensioni. Fincantieri naturalmente sarà la principale protagonista della costruzione delle navi e gli investimenti previsti avranno anche benefiche ripercussioni su scala nazionale, in materia di indotto occupazionale nonché di filiera tecnologica per le aree industriali coinvolte. I siti aziendali maggiormente coinvolti dalla produzione delle nuove unità militari saranno rappresentati dai cantieri del Muggiano, di Riva Trigoso e Castellamare di Stabia.

Passando al lato tecnico, l'innovativa tipologia di vascelli che verrà introdotta con la Legge Navale sarà quella dei Pattugliatori Polivalenti d'Altura (PPA). Le imbarcazioni (10 previste di cui 7 già finanziate) saranno unità estremamente flessibili e in grado di assolvere molteplici compiti. I nuovi pattugliatori polivalenti, che è bene sottolineare avranno un dislocamento di circa 4.500 tonnellate, saranno in grado di effettuare missioni di ricerca e soccorso, sorveglianza, aiuto alla protezione civile e, nella versione più equipaggiata, di ricoprire ruoli combat di prima linea con le altre navi della Marina Militare. A tale scopo sono previste differenti configurazioni: da una leggera, più idonea a svolgere compiti di pattugliamento, ma dotata comunque di un set minimo di capacità di autodifesa, fino alla summenzionata versione completamente equipaggiata. Una delle peculiarità di queste imbarcazioni sarà la presenza di due zone modulari situate a poppa e centro nave che permettono di imbarcare container da adibire a diversi moduli operativi (logistici, sanitari ecc.) a seconda della missione, aumentando così di molto la versatilità di tali unità, specie nell'ottica di un loro impiego in qualità duale a supporto di attività di soccorso e protezione civile. Tutti e sette i PPA verranno costruiti nel cantiere integrato del Muggiano e di Riva Trigoso e le consegne partiranno nel 2021 per concludersi poi entro il 2026. Due altre importanti unità, necessarie per poter mantenere l'efficienza e l'operatività dell'intera flotta, saranno l'unità per il supporto logistico (LSS) e la grande unità d'assalto anfibia (LHD), che sostituirà le attuali LPD, ampliando però di molto le capacità in materia di Combat Service Support (CSS) e di proiezione di potenza della Forza di Proiezione dal Mare italiana.

Grazie alla Legge Navale, Fincantieri si ritroverà a disporre di un set di progetti navali in grado di soddisfare la maggior parte delle esigenze attualmente



richieste sui mercati dell'export (OPV, navi d'assalto anfibio e logistiche). La modularità intrinseca e la possibilità di adattare alle esigenze future il naviglio appartenente alla classe degli OPV, così come quella dei futuri PPA, andranno inoltre a rappresentare dei fattori di vantaggio competitivo per l'azienda all'interno dei mercati europei e mondiali.

# 3

*Il consolidamento della  
cantieristica militare europea  
come preconditione per la  
competitività futura*

La crisi che dal 2009 attanaglia l'Europa ha avuto, e sta continuando ad avere, un profondo effetto sui bilanci della Difesa del continente andando ad incidere in maniera significativa pressoché in ogni Paese sulle spese dedicate al procurement militare. Per la loro intrinseca complessità e gravosità sui bilanci, gli strumenti militari navali sono stati tra quelli che più hanno risentito dei tagli degli ultimi anni e anche i pochi nuovi progetti in corso non sono stati esenti da polemiche e richieste di riduzione (basti pensare alle cicliche discussioni attorno al programma FREMM tanto in Francia, quanto in Italia, e alle lunghe diatribe britanniche circa le due nuove portaerei Classe Queen Elizabeth).

Se si considera come tra il 2005 e il 2014, la spesa per la difesa nell'Europa Occidentale e Centrale sia scesa in termini reali dell'8% si intuisce come sia sempre più difficile per molti Paesi europei mantenere delle marine realmente efficienti e operative. A questo proposito, anzi, è opportuno segnalare come ormai solo Gran Bretagna, Francia e Italia dispongano di uno strumento navale a spettro completo mentre Spagna, Germania e Olanda permangono in grado di fornire specifici pacchetti tecnologicamente avanzati integrabili a vari livelli. Tutti gli altri Paesi europei spaziano da strumenti navali prettamente costieri a marine impegnate semplicemente a garantire la propria sopravvivenza in un quadro di risorse estremamente scarse (soprattutto con riferimento ai nuovi alleati NATO frutto dell'allargamento ad Est).

Se si guarda al futuro, quindi, emerge chiaramente la necessità di provvedere quanto prima a un consolidamento della cantieristica militare europea che sia in grado di sfruttare maggiormente le possibili sinergie progettuali e costruttive poiché sempre meno Paesi saranno in grado di lanciare ambiziosi programmi di ammodernamento navale. Il rischio è quello di un progressivo depauperamento delle capacità progettuali e costruttive continentali. Anche considerando il potenziale offerto dai mercati export, è evidente come sia sempre più difficile per i produttori europei riuscire a proporre prodotti estremamente sofisticati e complessi come quelli destinati alle Marine domestiche, presso potenziali clienti che, invece, necessitano di soluzioni modulari e scalabili che spaziano dall'OPV alla fregata leggera passando per varie declinazioni di corvette. Di conseguenza, una forma di razionalizzazio-

ne progettuale e produttiva in campo cantieristico militare appare quanto mai opportuna per tentare di raggiungere a livello europeo quelle dimensioni industriali sufficienti a permettere a un “campione” continentale di gareggiare alla pari con la concorrenza internazionale disponendo di un catalogo prodotti ampio e variegato.

Per le sue consolidate caratteristiche di forte proiezione internazionale (programmi ORIZZONTE, FREMM e LCS su tutti), Fincantieri potrebbe essere il candidato ideale attorno a cui aggregare il nocciolo duro della cantieristica militare europea attraverso lo sviluppo di una coerente strategia di partnership bilaterali sostenuta da tutto il Sistema-Paese che così metterebbe l'Italia al centro della produzione navale militare continentale del futuro. Una valutazione dei potenziali partner dovrebbe prendere in considerazione primariamente le nazioni dalla cantieristica militare più sviluppata ovvero Gran Bretagna, Spagna, Francia e Germania.

Per quanto riguarda Londra, le possibilità di collaborazione sono, attualmente, ridotte al minimo. Infatti, l'industria cantieristica britannica da molti anni è scarsamente presente sui mercati export e vive, sostanzialmente, sulla base dei programmi che il Ministero della Difesa, con sempre più fatica, riesce a lanciare per la Royal Navy. Di conseguenza, una partnership italo-britannica, che per ovvie ragioni dovrebbe escludere lo strategico comparto nucleare, avrebbe ben poco senso visto lo scarso apporto positivo che il partner britannico potrebbe aggiungere sul piano internazionale, la mancanza di prodotti nel mercato subacqueo convenzionale e la sostanziale sovrapposizione per quanto riguarda le unità di alta gamma di superficie (portaerei, fregate). Passando a considerare Madrid, sebbene la collaborazione tra la Marina Militare italiana e quella spagnola sia storicamente molto forte (si pensi alla Forza Anfibia Italo-Spagnola), lo stesso non si può dire per quella cantieristica. Anzi, Navantia negli ultimi anni ha portato avanti una strategia molto autarchica finalizzata a garantirsi il presidio del mercato nazionale (evitando accuratamente la partecipazione a programmi europei) e una contemporanea espansione sui mercati internazionali simboleggiata dal successo australiano per le due LHD classe CANBERRA. Di conseguenza, i margini per un'intesa industriale sono decisamente scarsi data la sostanziale sovrapposizione sul naviglio di superficie praticamente in tutte le categorie (fregate,



cacciatorpediniere, LHD, unità leggere), la scarsa capacità tecnica nel comparto dei sommergibili convenzionali (il programma S-80 è afflitto da notevoli problemi tecnici) e la competizione diretta sui principali mercati export. Se si analizza, invece, il rapporto con Parigi ecco che le prospettive possono essere molto interessanti. Infatti, la collaborazione cantieristica tra Italia e Francia unita ai tradizionali buoni rapporti tra le due marine possono fungere da volano per strutturare una partnership strategica tra Fincantieri e DCNS soprattutto con riferimento al naviglio di superficie. In questo settore, infatti, la spina dorsale di entrambe le flotte militari dei due Paesi per i prossimi 25 anni è rappresentata da due programmi congiunti, ovvero i cacciatorpediniere ORIZZONTE e le fregate FREMM che rappresentano la punta di lancia della cantieristica continentale per ambizioni e sofisticazione. Questa base di partenza favorevole consente, quindi, di pensare in maniera comune all'evoluzione delle piattaforme alto di gamma dei due cantieri (che sono di base le stesse) e potrebbe abbinare una strategia di marketing più sinergica anche per il naviglio leggero. A questo proposito, ad esempio, nulla vieta di ipotizzare una possibile evoluzione del design dei PPA (Pattugliatori Polivalenti d'Altura) in fase di sviluppo per la Marina Militare da parte di Fincantieri per rispondere al prossimo requisito francese per le nuove FTI (Fregate di Taglia Intermedia) destinate ad affiancare le FREMM di Parigi per i compiti meno gravosi. Una forma di collaborazione strutturata tra Fincantieri e DCNS, poi, permetterebbe di raggiungere importanti sinergie anche con riguardo ai mercati export grazie ad una gamma di prodotti in grado di coprire tutte le esigenze di superficie e una proiezione sui mercati internazionali in grado di coprire efficacemente, per legami storici e commerciali consolidati, Medio Oriente, Africa, Asia e Centro e Sud America. Infine, un accordo italo-francese nella cantieristica militare permetterebbe al nostro Paese di posizionarsi in un ruolo di attore principale anche nel contesto istituzionale europeo e, in particolare, nei rapporti con l'EDA e la Commissione Europea. Questa circostanza permetterebbe di sfruttare al meglio tutte le iniziative della UE a sostegno della cantieristica e a supporto delle tecnologie duali, salvaguardando e potenziando la base tecnica e industriale nazionale. Ovviamente, un'eventuale alleanza Fincantieri-DCNS andrebbe quasi sicuramente ad escludere il comparto sottomarino che per Parigi è indissolubil-

mente legato al deterrente nucleare e resterebbe di esclusiva competenza nazionale. Questa circostanza, a prima vista limitante, in realtà potrebbe trasformarsi in un ulteriore aspetto positivo dato che permetterebbe al gruppo italiano di valorizzare ulteriormente i rapporti con altre realtà internazionali già esistenti in campo subacqueo. Fincantieri, infatti, in questo delicatissimo settore ad alta tecnologia, vanta da lunghi anni una positiva e fruttuosa partnership con i cantieri tedeschi ThyssenKrupp Marine System (storicamente noti con il nome HDW). Ad oggi, Fincantieri, sulla base del progetto tedesco, sta realizzando la seconda coppia di sottomarini U-212 per la Marina Militare a cui, molto probabilmente, seguirà una terza serie per completare le esigenze nazionali. Il consolidato rapporto italo-tedesco nelle tecnologie sottomarine, quindi, è destinato a continuare e possibilmente ad evolvere secondo prospettive più ambiziose qualora si individui un sentiero di evoluzione comune per la classe 212 che faccia tesoro delle esperienze italiane in mari dalle caratteristiche diverse rispetto a quelli solitamente considerati dai progettisti tedeschi. La convergenza di interessi tra Italia e Germania, però, è fortemente strutturata nel campo della realizzazione di unità sottomarine, ma non ha margini di crescita nel comparto di superficie. Infatti, le scelte militari e industriali tedesche, che storicamente lasciano alla Marina un ruolo minoritario rispetto alle altre Forze Armate, non consentono di raggiungere tra i due Paesi quella comunione di intenti necessaria soprattutto in materia d'export.

Da quanto fin qui esposto, emerge chiaramente come il margine per iniziare a ragionare su una razionalizzazione della cantieristica militare europea, che veda il nostro Paese protagonista, sia piuttosto ampio e permetta di discutere su piani separati ma paralleli con due partner di primissimo peso come Francia e Germania. Le implicazioni tecnologiche, strategiche e commerciali di una tale scelta sarebbero così ampie da modificare in maniera sostanziale gli equilibri europei nella cantieristica dando potenzialmente il via ad un processo aggregativo che nel giro di qualche anno potrebbe vedere la nascita di una sorta di "Airbus dei mari". Questa nuova realtà, potrebbe facilmente superare quei colli di bottiglia e quelle logiche di concorrenza interna che oggi minano alla base le possibilità di competizione su scala globale dell'industria cantieristica europea con potenziali grandi benefici per tutto il comparto.





L'attuale quadro economico europeo, sebbene in leggero miglioramento e con i primi spiragli di inversione di tendenza per la spesa militare pervisti per il 2016 (soprattutto in Gran Bretagna, Francia e Germania), non consente più di sostenere un'industria cantieristica così frastagliata e legata a visioni nazionalistiche relegate ormai ad un passato non più sostenibile. E' un dato di fatto incontrovertibile che oggi i principali Paesi europei non riescano a sostenere programmi navali di rinnovamento delle fregate (la spina dorsale di ogni flotta) che superino le 8-10 unità, mentre quelli di fascia intermedia sono costretti a fermarsi a 4-5 navi. Queste "taglie" di investimento rendono i progetti di nuove navi militari europee estremamente onerosi, difficilmente ammortizzabili nel tempo e poco allettanti per i mercati export. Risulta, quindi, fondamentale iniziare anche nella cantieristica navale militare un percorso di consolidamento e razionalizzazione degli investimenti a livello europeo che tragga spunto da quanto fatto in campo aeronautico con Airbus e in campo terrestre con la prossima alleanza tra i colossi del settore tedesco KMW e francese Nexter.

La principale particolarità del settore navale, però, è data dal ruolo centrale che in questo processo potrebbe avere il nostro Paese con Fincantieri. Infatti, il campione nazionale della cantieristica, per storia, struttura e proiezione internazionale consolidata sia nel mercato civile sia in quello militare, si presta ad essere il nucleo fondante di un'aggregazione europea nella cantieristica militare in grado di portare l'industria continentale a competere alla pari negli scenari del futuro che vedranno un ruolo sempre più sfidante dei competitor asiatici e statunitensi. Data l'attuale situazione di difficoltà dei progetti di collaborazione militare multilaterali a livello europeo (che sono troppo lenti, complessi e farraginosi da gestire), sarebbe da preferire il rafforzamento dei legami bilaterali analogamente a quanto già in essere, ad esempio, tra francesi e britannici. Di conseguenza, l'ipotesi di lavoro più praticabile sarebbe quella che vede Fincantieri sviluppare una forma di collaborazione rafforzata con la francese DCNS per quanto riguarda le unità di superficie, mantenendo, di contro, il tradizionale ottimo rapporto con la tedesca ThyssenKrupp Marine System per quelle subacquee. In questo modo l'azienda italiana potrebbe confermarsi quale polo aggregatore di capacità pregiate e rafforzare contemporaneamente la propria gamma prodotti e la



proiezione sui mercati export.

Un'aggregazione Fincantieri-DCNS avrebbe il pregio di permettere un migliore utilizzo dei fondi europei per lo sviluppo di tecnologie idonee a potenziare le capacità costruttive delle unità di superficie. In particolare, la nuova entità industriale italo-francese diventerebbe l'attore principale sia per l'utilizzo dei fondi europei duali destinati alla cantieristica (Horizon 2020 su tutti) sia per quelli esplicitamente destinati al mantenimento della Base Industriale e Tecnologica della Difesa Europea (in capo all'EDA). Inoltre, la nuova realtà Fincantieri-DCNS permetterebbe di dare ulteriore impulso allo sviluppo di sinergie europee anche in ambito di gestione e contrattualizzazione dei futuri nuovi programmi navali valorizzando ulteriormente il ruolo dell'OCCAR che, ad esempio, già gestisce i programmi navali FREMM, PPA e LSS per conto della Marina Militare.

In conclusione, da quanto fin qui esposto, si evince come il comparto cantieristico si presti ad essere il campo naturale in cui il nostro Paese, con Fincantieri, possa giocare il ruolo di leader, e non di comprimario, nella costruzione di un tassello fondamentale della sicurezza e capacità economico-industriale del continente. Sarebbe quindi auspicabile che il Sistema Paese supportasse la strategia di aggregazione del gruppo che permetterebbe di porre una realtà nazionale al vertice di un settore che in Europa ad oggi vale 72 miliardi di euro, occupa circa 500.000 persone ed ha implicazioni strategiche per la competitività di tutto il continente.



CENTRO STUDI  
INTERNAZIONALI