

L'Europa, l'Italia e i carri armati di nuova generazione: Executive Summary

di Alessandro Marrone e Ester Sabatino

ABSTRACT

Dalla guerra russa in Crimea del 2014, la rinnovata priorità Nato sulla difesa collettiva comporta requisiti più elevanti per gli stati membri, e gli alleati stanno ri-bilanciando il mix di forze in favore della componente terrestre, inclusi i carri armati (*Main Battle Tanks* – Mbt). Le caratteristiche del carro di nuova generazione richiedono un sforzo tecnologico maggiore che in passato, in particolare riguardo ai sistemi di protezione attiva, il cannone, la torretta, vetronica e optronica, e soprattutto l'automazione. Gli Mbt attualmente in dotazione alle forze armate europee sono spesso però obsoleti, e il loro livello di prontezza è basso. In questo scenario, Francia e Germania hanno lanciato nel 2017 un progetto congiunto per sviluppare e produrre un carro di nuova generazione. Italia e Polonia hanno ripetutamente chiesto di poter aderire al progetto franco-tedesco, ma Parigi e Berlino intendono mantenerlo esclusivamente bilaterale finché non sarà sviluppato un prototipo. L'Italia deve quindi rapidamente scegliere tra le poche opzioni disponibili quanto a Mbt per soddisfare le necessità urgenti dell'esercito e mantenere allo stesso tempo un ragionevole livello di sovranità tecnologica in questo settore.

Politica militare dell'Italia | Industria della difesa | Procurement | Francia | Germania | Polonia | Regno Unito | Nato | Unione europea

keywords

L'Europa, l'Italia e i carri armati di nuova generazione: Executive Summary

di Alessandro Marrone e Ester Sabatino*

La valutazione delle minacce e la componente pesante dell'esercito¹

Nel periodo post-Guerra Fredda, una diversa percezione occidentale della minaccia e la priorità Nato alle operazioni fuori area hanno causato uno spostamento dell'attenzione dalla guerra convenzionale a quella non convenzionale – e in seguito ibrida. Di conseguenza, tra gli alleati sono sostanzialmente diminuiti gli investimenti sulla componente pesante dell'esercito. Dopo le azioni militari russe del 2008 e – soprattutto – del 2014, i membri della Nato – in particolare quelli sul fianco orientale – hanno iniziato a temere un possibile attacco armato da parte della Russia per creare un *fait accompli*. In tale scenario, almeno nei primi giorni o settimane, Mosca potrebbe sfruttare il vantaggio numerico e tecnologico nel campo dei carri armati da combattimento (*Main Battle Tanks – Mbt*), raggiunto grazie a continui investimenti. Pertanto, oggi la rinnovata priorità attribuita dagli alleati Nato alla difesa collettiva implica requisiti più elevati per tutti i suoi membri, sia in termini qualitativi che quantitativi, tanto da spingere molti Paesi a riequilibrare il mix di forze a favore della componente pesante, inclusi gli Mbt.

Le caratteristiche che un nuovo Mbt dovrebbe avere sono diverse e richiedono, in alcuni casi, uno sforzo tecnologico maggiore rispetto al passato. In Occidente, la capacità di sopravvivenza degli Mbt deve essere completamente ripensata, in particolare in termini di sistemi di protezione attiva (*Active Protection Systems – Aps*), e un nuovo cannone deve essere sviluppato. I futuri Mbt faranno sempre maggiore affidamento su sofisticati sistemi elettronici, vetronici e optronici, e molto probabilmente avranno a bordo un posto di guida completamente digitalizzato per consentire una visione della situazione (*situational awareness*) a

¹ Gli autori del capitolo 1 dello studio sono Ester Sabatino, ricercatrice nel Programma Difesa IAI (sezione 1.3), ed Eugenio Po, Capo servizio della Rivista Italiana Difesa (sezioni 1.1 e 1.2).

* Alessandro Marrone è responsabile del Programma Difesa dell'Istituto Affari Internazionali (IAI) e docente presso l'Istituto superiore di Stato Maggiore Interforze (Issmi) del Ministero della Difesa. Ester Sabatino è ricercatrice nel Programma Difesa dello IAI.

Questa sintesi presenta i principali risultati dello studio "Main Battle Tanks, Europe and the Implications for Italy", curato da Alessandro Marrone e Ester Sabatino e pubblicato nella serie Documenti IAI.

360 gradi. In futuro si potrebbe avere un equipaggio di sole due unità – rispetto alle attuali tre o quattro – traendo vantaggio dall'automazione, ad esempio nella torretta, così come da una piena cooperazione sul campo di battaglia con velivoli e veicoli a pilotaggio remoto di piccole, medie e grandi dimensioni.

Attualmente, gli Mbt presenti negli arsenali europei sono spesso obsoleti e la percentuale dei veicoli davvero pronti ad essere dispiegati rapidamente è ben lontana dal 100 per cento. Alla luce delle critiche avanzate dagli Stati Uniti in merito agli scarsi sforzi profusi dagli alleati europei per la difesa, l'Europa dovrebbe concentrarsi maggiormente sulla propria capacità di difendersi, sia in ambito Nato che nel quadro Ue, considerando il ruolo centrale dei carri armati al riguardo.

Lo stato dell'arte nei principali paesi extra-Ue²

A livello globale, Stati Uniti, Russia e Israele sono le nazioni leader in termini di tecnologie per gli Mbt, essendo ad esempio il T-14 Armata russo uno dei programmi più rivoluzionari degli ultimi anni. Sia la Cina che il Giappone hanno una lunga esperienza nella progettazione e produzione di questo tipo di piattaforma, mentre Corea del Sud e Turchia possono essere considerate nazioni emergenti nell'arena dei produttori di carri armati.

Gli Stati Uniti, in particolare, stanno continuando ad aggiornare le piattaforme Abrams senza avere al momento intenzione di sviluppare un carro armato di nuova generazione, mentre Israele potrebbe cercare una potenziale cooperazione internazionale. In generale, la domanda di equipaggiamenti pesanti è in aumento in tutto il mondo, in particolare dal Golfo all'Asia orientale.

La panoramica della flotta di Mbt in Europa³

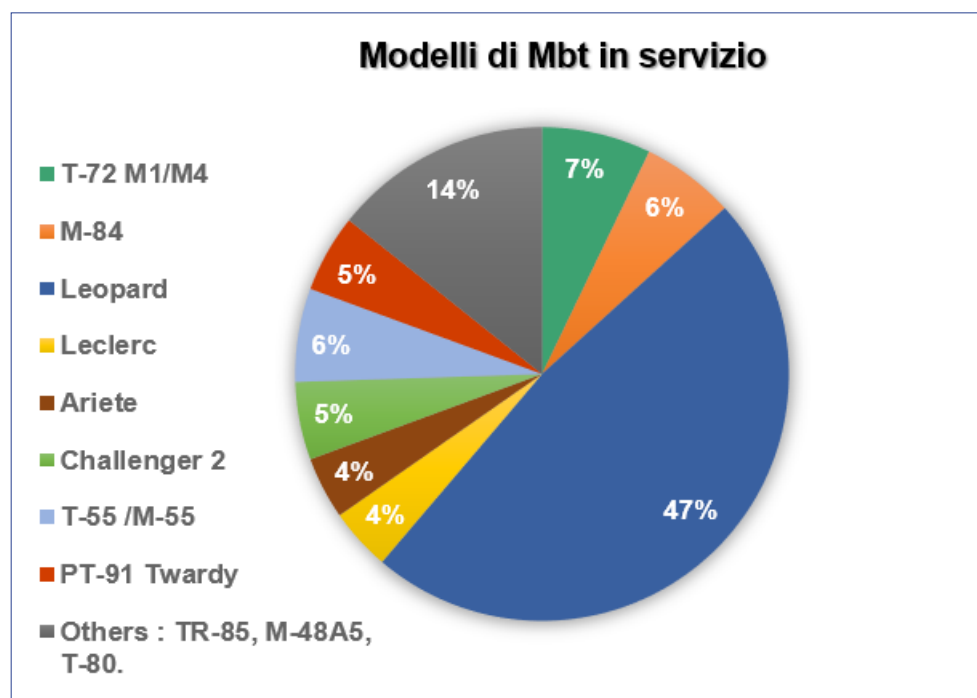
In Europa, a dicembre 2019 i 22 stati membri dell'Ue⁴ che possiedono Mbt gestiscono 14 modelli differenti, riflettendo sia i diversi approcci tra i Paesi europei sia le specificità di un frammentato settore terrestre dell'industria della difesa. Delle complessive 5.170 piattaforme in servizio in Europa, quasi la metà (47 per cento) è rappresentata dalla famiglia Leopard di produzione tedesca, mentre la seconda e la terza percentuale più grande di Mbt provengono rispettivamente da Russia (16 per cento) e Stati Uniti (9 per cento).

² L'autore del capitolo 2 dello studio è Eugenio Po, capo servizio della Rivista Italiana Difesa.

³ L'autrice del capitolo 3 dello studio è Ester Sabatino, ricercatrice nel Programma Difesa dello IAI.

⁴ Nel calcolo viene conteggiato anche il Regno Unito.

Modelli di Mbt in servizio



Osservando lo stato degli Mbt in Europa, in termini aggregati, il numero totale di piattaforme da dismettere entro il 2025 è di circa 2.115 unità, ovvero il 52 per cento di quelle attualmente in servizio. Resta tuttavia aperta la questione di che tipo di carro sarà disponibile dopo il 2025. Inoltre, qualora non si dovesse arrivare allo sviluppo di un Mbt di nuova generazione entro il prossimo decennio, per permettere agli eserciti europei di garantire la stessa capacità di difesa il numero di carri aggiuntivi da produrre aumenterà proporzionalmente all'arretramento tecnologico di quelli in servizio.

Analizzando l'offerta di Mbt in Europa, solo quattro attori industriali europei hanno recentemente progettato, sviluppato e prodotto tale mezzo: la francese Nexter, la tedesca Krauss Maffei-Wegman (Kmw), il consorzio italiano tra Iveco e Leonardo (ex Consorzio Iveco OtoMelara) e la britannica Bae Systems. Altre società europee sono in grado di sviluppare veicoli corazzati da combattimento e/o di produrre Mbt su licenza, ma probabilmente avrebbero difficoltà a realizzare autonomamente un carro armato di nuova generazione. A partire dal 2025, diversi Paesi europei dovranno garantirsi una flotta di Mbt rinnovata e adeguata, ma al momento nessun produttore europeo è in grado di fornire in maniera autonoma un Mbt tecnologicamente all'avanguardia attraverso un programma economicamente sostenibile.

In questo contesto, nel 2016 la Strategia globale dell'Ue ha identificato la necessità di rinnovati investimenti nel settore terrestre, come conseguenza del mutato contesto internazionale e della persistenza delle minacce ai confini orientali e meridionali dell'Unione. Al fine di trovare un equilibrio tra flessibilità, progresso tecnologico ed efficienza, gli stati membri dell'Ue possono cooperare attraverso iniziative quali la Revisione coordinata annuale sulla Difesa, la Cooperazione strutturata permanente

(*Permanent Structured Cooperation – PeSCo*) e, soprattutto, il Fondo europeo per la Difesa (*European Defence Fund – Edf*). I governi nazionali restano in ultima analisi i responsabili della ratio politica, militare e industriale che soggiace allo sviluppo e alle acquisizioni di Mbt di nuova generazione. Questo è uno dei motivi per cui le decisioni da prendere in Francia, Germania, Italia, Polonia e Regno Unito saranno cruciali per il panorama degli Mbt in Europa.

Tabella 1 | Modello base degli Mbt per Paese Ue

	Francia	Germania	Italia	Polonia	Regno Unito
Leclerc	241	/	/	/	/
Leopard 2A6/A7s	/	244	/	/	/
C1 Ariete	/	/	200	/	/
T-72	/	/	/	~500	/
PT-91	/	/	/	232	/
Leopard 2 A4s	/	/	/	142	/
Leopard 2 A5s	/	/	/	105	/
Challenger 2	/	/	/	/	227
Totale	241	244	200	~979	227

Francia⁵

Da un punto di vista militare, Parigi ha iniziato a considerare il fianco orientale dell'Ue e della Nato come un'area minacciata a partire dalla crisi in Crimea nel 2014. In questo contesto di maggiori rischi, il futuro carro armato costituirà una parte centrale del *Main Ground Combat System* (Mgcs) che prevederà anche altri assetti integrati in modo net-centrico. In particolare, il futuro Mgcs sostituirà l'attuale Leclerc e verrà ricompreso nella "bulle" (bolla) di combattimento aria-terra, il cui concetto è stato sviluppato attorno al programma Scorpion di veicoli corazzati di medie dimensioni. La mancanza in Francia di un requisito operativo nazionale per gli Mbt rende possibile tale definizione sin dall'inizio in un quadro franco-tedesco.

In termini industriali, per Parigi il Mgcs rientra nel processo di consolidamento della società KnDs, costituita nel 2015 dal campione nazionale Nexter e dalla tedesca KMW, attraverso lo sviluppo di una nuova piattaforma comune e all'avanguardia che venga acquisita *in primis* proprio da Francia e Germania. Questo impegno comune dovrebbe essere accompagnato da una convergenza della politica di esportazione dei sistemi d'arma dei rispettivi governi, che è stata più volte discussa negli ultimi anni. Lo stato francese possiede la metà delle azioni di KnDs e si è opposto a qualsiasi eventuale cambiamento in questo equilibrio legato all'inclusione dell'impresa tedesca Rheinmetall nel progetto Mgcs.

⁵ L'autore del capitolo 4 dello studio è Jean-Pierre Maulny, vicedirettore dell'Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS).

Al più alto livello politico, nel 2017 Parigi e Berlino hanno deciso di intraprendere un progetto bilaterale, guidato dalla Germania, per sviluppare il Mgcs. L'iniziativa fa parte di un pacchetto più ampio di cooperazioni che comprende anche lo sviluppo congiunto del futuro sistema aereo da combattimento a guida francese. Il progetto Mgcs ha riscontrato un ritardo di un anno, tuttavia esiste una ferma volontà politica di portarlo avanti su base bilaterale fino alla definizione dei requisiti militari e della divisione del lavoro industriale. Solo a quel punto per la Francia il progetto potrebbe essere aperto a Paesi terzi senza rischio di impasse militare o industriale. Questa strategia mira a rendere Parigi e Berlino la forza trainante e congiunta per lo sviluppo della difesa europea, verso una autonomia strategica dell'Ue. In questo contesto, i governi francese e tedesco hanno rafforzato il loro coordinamento politico firmando il trattato di Aquisgrana nel gennaio 2019. Di conseguenza, in virtù di una serie di motivi politici, per Parigi il progetto Mgcs non può fallire, costi quel che costi, altrimenti il suo fallimento danneggerebbe profondamente la visione strategica francese della difesa europea.

Germania⁶

Politicamente, il percorso che la Germania dovrà seguire verso il futuro Mbt per la Bundeswehr sembra essere saldamente scolpito nella pietra attraverso l'accordo con la Francia sul Mgcs. Lo studio per l'architettura del sistema avviato a ottobre 2019 dovrebbe essere seguito dalla definizione di un dimostratore tecnologico. I costi di sviluppo saranno ripartiti al 50 per cento tra i due governi, mentre i costi di procurement dipenderanno ovviamente dalle dimensioni dei rispettivi ordini: la Germania mira presumibilmente ad acquisire più di 300 Mgcs, mentre la Francia sta pianificando una flotta composta da un massimo di 250 piattaforme.

Tuttavia, il diavolo è nei dettagli. Da un punto di vista militare, mentre in Francia viene posta una notevole enfasi sulla caratteristica di "sistema di sistemi" del Mgcs, la suddetta "bulle", i funzionari tedeschi e anche gli attori industriali sembrano piuttosto adottare un atteggiamento meno ambizioso, rimanendo con i piedi per terra. La Germania punta chiaramente a fare in modo che il Mgcs vada a sostituire in diversi eserciti in Europa il Leopard 2, il quale rappresenta attualmente lo standard europeo in fatto di Mbt. Diversi approcci possono emergere anche sul peso dell'Mbt, poiché le versioni successive di Leopard sono passate da 56 a 64,5 tonnellate, mentre il Leclerc ha registrato un aumento molto meno significativo da 54,5 a circa 57 tonnellate – e ovviamente questo fa la differenza in termini di mobilità tattica e strategica.

A livello industriale, grazie all'attivo incoraggiamento dei rispettivi governi, Nexter, Kmw e Rheinmetall hanno raggiunto alla fine del 2019 un accordo quadro di suddivisione del lavoro per lo studio dell'architettura di sistema. Il contratto in questione, per un valore totale di 30 milioni di euro, sarà suddiviso in nove pacchetti,

⁶ L'autore del capitolo 5 dello studio è Ezio Bonsignore, giornalista ed esperto di questioni di difesa basato a Berlino.

con ciascuna società che sarà responsabile per tre di essi. Sebbene ciò non sia stato specificato, sembra probabile che i pacchetti saranno formulati in modo tale da garantire che i sei pacchetti "tedeschi" abbiano lo stesso valore cumulativo dei tre "francesi", per rispettare il principio generale di un 50-50 stabilito tra i due Paesi. Un altro grosso problema che ha ritardato i progressi del Mgcs è stata l'esportazione, e sul tema è stato raggiunto un accordo quadro durante il vertice bilaterale di Tolosa dell'ottobre 2019.

*Italia*⁷

Nell'ambito di un ampio e prolungato impegno in operazioni militari all'estero, negli ultimi tre decenni l'Italia ha dispiegato Mbt in Somalia, Kosovo e Iraq. I carri Ariete hanno operato anche nelle Repubbliche Baltiche e in Polonia nell'ambito della Enhanced Forward Presence della Nato e in esercitazioni alleate. La dottrina dell'esercito italiano prevede l'uso della forza armata in scenari di conflitto inter-statuale, così come in operazioni di combattimento contro fazioni ostili o gruppi terroristici internazionali durante le missioni di stabilizzazione.

L'Italia ha attualmente in dotazione 200 Ariete, carro entrato in servizio nel 1995 – primo prototipo disegnato nel 1986 – e che non ha visto significative modernizzazioni negli ultimi due decenni. Di conseguenza, l'esercito mira a sviluppare un nuovo Mbt da acquisire dopo il 2030, mentre sta avviando un programma di aggiornamento volto a modernizzare parte dei carri Ariete come soluzione temporanea – ovvero *gap filler*. Il programma per un nuovo Mbt includerebbe un supporto logistico integrato, assieme allo sviluppo di piattaforme derivate come veicoli di recupero e getta-ponte, fino ad acquisire potenzialmente un massimo di 250 Mbt.

Il settore terrestre dell'industria della difesa italiana vede la presenza consolidata di due attori. Da un lato, la divisione armamenti terrestri di Leonardo, ex OtoMelara, che lavora su una serie di piattaforme e tecnologie per le forze armate nazionali e l'export verso mercati terzi. D'altra parte, Iveco DV, che impiega circa 1.000 lavoratori nello sviluppo e produzione di veicoli militari quali ad esempio Centauro, Lince e Freccia. In linea di massima, le industrie nel settore terrestre hanno dimostrato la capacità di soddisfare i requisiti dell'esercito, e possono svolgere un ruolo importante in una futura iniziativa bi/multinazionale sugli Mbt, a condizione che da parte loro si investa nella necessaria innovazione tecnologica in questo campo.

La logica politica italiana richiede chiaramente una cooperazione bi/multinazionale per sviluppare insieme un Mbt di nuova generazione. In effetti, un programma nazionale di procurement non è ritenuto fattibile né auspicabile. Né tantomeno risulterebbe politicamente accettabile acquistare all'estero un gran numero di piattaforme per sostituire l'obsoleto Ariete, a causa delle implicazioni negative di

⁷ L'autore del capitolo 6 dello studio è Alessandro Marrone, responsabile del Programma Difesa dello IAI.

tale scelta sull'industria nazionale.

Considerato che anche una cooperazione con gli Stati Uniti presenta numerose sfide e svantaggi, una soluzione cooperativa è stata cercata principalmente in Europa al fine di soddisfare le esigenze dell'esercito e sostenere, per quanto possibile, l'industria nazionale. Roma ha ripetutamente chiesto di aderire al progetto Mgcs, ma senza successo. Pertanto, l'Italia è attualmente alla ricerca di un'alternativa basata su quattro condizioni: partecipare alla definizione dei requisiti militari e della divisione del lavoro industriale; far entrare in servizio il nuovo Mbt nei primi anni della decade 2030; raggiungere una certa comunanza nelle piattaforme prodotte e complementarità delle industrie coinvolte; valutare pro e contro di ciascuna opzione caso per caso.

*Polonia*⁸

Per Varsavia, il 2014 ha segnato un drastico deterioramento del quadro di sicurezza del suo immediato vicinato, poiché dopo la Crimea qualsiasi scenario di azione militare russa contro la Nato coinvolgerebbe inevitabilmente anche la Polonia. Queste considerazioni guidano la pianificazione operativa e lo sviluppo delle capacità militari polacche. Tra i veicoli corazzati da acquisire, il programma per un Mbt di nuova generazione denominato Wilk (Lupo), è una priorità assoluta e probabilmente comporterà l'acquisizione di oltre 500 mezzi. Il nuovo carro dovrebbe essere dotato delle migliori tecnologie attualmente disponibili e già testate in teatro operativo, in termini di mobilità, sopravvivenza e potenza di fuoco. A causa dei tempi e dei vincoli di bilancio polacchi è però improbabile che la piattaforma sia provvista di tecnologie dirompenti quali le armi a energia diretta, l'intelligenza artificiale o i dispositivi per la cooperazione con veicoli a pilotaggio remoto.

La Polonia vede il programma per un nuovo Mbt come un'opportunità per l'industria nazionale della difesa. Ci si aspetta che esso consenta, insieme ad altri programmi, una svolta tecnologica e contribuisca allo sviluppo di tecnologie competitive commercializzabili a livello globale. Il settore industriale terrestre resta quasi interamente di proprietà dello stato ed è consolidato sotto l'egida della holding Pgz. A causa di inefficienze strutturali, esso non ha ancora sviluppato un portafoglio di esportazioni competitivo e si affida principalmente al mercato interno.

Da un punto di vista politico, quello degli Mbt è stato finora l'unico caso in cui la Polonia ha dichiarato ufficialmente la propria volontà di sviluppare un importante sistema d'arma in collaborazione con partner europei, possibilmente attraverso il lancio di un progetto PeSCo e ottenendo il co-finanziamento Edf. Varsavia ha ripetutamente chiesto di aderire al programma Mgcs, che secondo la prospettiva

⁸ L'autore del capitolo 7 dello studio è Marcin Terlikowski, responsabile del Programma Sicurezza internazionale presso il Polski Instytut Spraw Międzynarodowych (PISM).

polacca non dovrebbe essere mantenuto bilaterale ma piuttosto aperto ad altri membri dell'Ue. La tempistica prevista per la produzione del Mgcs (2035-2040) lascerebbe però un vuoto nelle capacità della Polonia, che in buona parte andranno dismesse molto prima. Potrebbe essere dunque necessaria una soluzione intermedia, ovvero una piattaforma moderna posizionata in termini tecnologici tra i Leopard esistenti e il Mgcs.

La ricerca di un quadro europeo per lo sviluppo del futuro Mbt ha tuttavia una logica politica più profonda per la Polonia. Nell'approcciarsi alla difesa europea, Varsavia sostiene con forza il coordinamento tra Nato e Ue. Un programma cofinanziato dall'Edf e gestito in ambito PeSCo, che allo stesso tempo riguardi una capacità essenziale nella maggior parte degli scenari di crisi militare con la Russia lungo il fianco orientale della Nato, segnerebbe facilmente una svolta simbolica nelle relazioni Ue-Nato.

*Regno Unito*⁹

Dopo l'uso dei carri Challenger in Iraq negli anni 2000, nell'ultimo quinquennio Londra li ha schierati a più riprese nell'ambito delle misure di deterrenza Nato in Europa orientale. I veicoli corazzati russi, e in particolare la loro tecnologia Aps, sono considerati una grave minaccia dall'esercito britannico. Benché quest'ultimo abbia oggi dimezzato le proprie dimensioni rispetto alla Guerra Fredda, rimane un'importante forza terrestre della Nato e si considera il partner internazionale preferito dell'esercito americano. In questo contesto, il programma Challenger Life Extension, assegnato a BAE System e Rheinmetall nel 2019, mira a modernizzare e mantenere operativa la piattaforma fino al 2035.

È probabile che il Challenger, quando si avvicinerà alla fine della sua vita operativa, sarà sostituito da un carro armato d'oltremare: o il Mgcs franco-tedesco o il futuro successore degli Abrams statunitensi. Per il momento è improbabile che Londra collabori su questa capacità con l'Italia, la Polonia o la Turchia, a meno che questi Paesi non aderiscano ai programmi statunitensi o al Mgcs.

Mentre il governo britannico sta cercando di mantenere un certo grado di autonomia strategica nel settore aerospaziale e navale, nell'ultimo decennio non ha mostrato tale ambizione nei confronti dell'industria nazionale per quanto riguarda i veicoli corazzati. In questo segmento Londra si accontenta di mantenere una capacità industriale di produzione e/o supporto. Il Regno Unito potrebbe desiderare di entrare nei programmi Mbt statunitense o franco-tedesco, contribuendo con particolari aree di competenza scientifica e tecnica quali gli Ugv o i disturbatori (*jammer*) per interrompere i collegamenti radio. È probabile che una simile cooperazione dipenderà dagli accordi su proprietà intellettuale altamente classificata, che potrebbe inibire la condivisione delle informazioni. In generale,

⁹ L'autore del capitolo 8 dello studio è Ben W. Barry, Senior Fellow for Land Warfare presso l'International Institute for Strategic Study (IISS).

per il Regno Unito sarebbe possibile importare Mbt fabbricati all'estero, ma è verosimile che determinati fattori politici impongano che questi veicoli debbano essere assemblati su suolo britannico.

Il panorama europeo dei Mbt e le opzioni per l'Italia¹⁰

In sintesi, il panorama degli Mbt in Europa è in evoluzione. La rinnovata minaccia russa, i conseguenti requisiti Nato e il consolidamento industriale franco-tedesco stanno alimentando una riflessione strategica in diversi ministeri della Difesa sulle capacità di prossima generazione. Poiché il Mgcs rimane chiuso ad altri partner e il Regno Unito ha adottato un approccio attendista, restano tre opzioni europee per l'Italia al fine di soddisfare pienamente le urgenti esigenze dell'esercito, mantenendo al tempo stesso un certo grado di sovranità operativa e tecnologica attraverso il coinvolgimento dell'industria nazionale: (1) un vero Euro-Mbt con Francia, Germania e Polonia; (2) un Mbt italo-polacco; (3) un Mbt europeo con Spagna, Polonia e altri Paesi Ue.

Se fallissero tutte e tre le opzioni, l'ipotesi di riserva di una cooperazione con Israele potrebbe comunque garantire con tutta probabilità le capacità corazzate dell'esercito italiano nel medio-lungo periodo.

Nessuna di queste opzioni è pienamente soddisfacente considerando nel complesso la ratio politica, militare e industriale. Il lancio di un programma di acquisizione di un vero Euro-Mbt con Francia, Germania e Polonia sarebbe la soluzione migliore, ma è anche la più improbabile dato l'approccio puramente bilaterale adottato da Parigi e Berlino. Similmente, l'istituzione di una cooperazione tra Italia, Spagna e altri Paesi europei come la Polonia garantirebbe una buona soluzione in termini sia militari che industriali, ma richiede una volontà politica sia a Madrid che a Varsavia niente affatto scontata. Una cooperazione italo-polacca con ambizioni mirate probabilmente non soddisferebbe appieno i requisiti dell'esercito italiano in termini di efficacia, efficienza e soprattutto livello tecnologico del Mbt, con un impatto negativo anche sulla competitività della piattaforma nei mercati terzi. Infine, un partenariato con Israele comporterebbe delle sfide in termini di aderenza agli standard Nato, mancanza di cofinanziamento Edf, di comunanza con i partner e supporto logistico nei teatri operativi, nonché un coinvolgimento molto limitato dell'industria italiana.

In ogni caso, l'Italia dovrà definire e mantenere una grande chiarezza di intenti e una forte coesione tra attori politici, militari e industriali per poter perseguire qualsiasi opzione sul tavolo. Decisioni tempestive, stabilità nel tempo degli impegni presi, accuratezza nel gestire ogni singolo aspetto di una cooperazione internazionale, saranno tutti elementi fondamentali per trarre il meglio dalla specifica opzione scelta.

¹⁰ Gli autori del capitolo 9 sono Alessandro Marrone, responsabile del Programma Difesa dello IAI, e Michele Nones, vicepresidente dello IAI.

In questo contesto, gli investimenti sugli equipaggiamenti dell'esercito, compresa la componente pesante, dovranno essere pianificati in maniera coerente, con un orizzonte di lungo periodo e dotazioni finanziarie certe. Tali investimenti potranno e dovranno essere inquadrati nel rispetto dell'impegno assunto dall'Italia in ambito Nato nel 2014 per portare la spesa italiana per la difesa al 2 per cento del Pil. Anche se si registra un sensibile ritardo rispetto agli altri principali Paesi europei, è indispensabile stanziare nuove risorse per assicurare la sicurezza nazionale. Solo così, oltretutto, si potranno avviare alcuni fondamentali programmi di ammodernamento delle forze armate e, in particolare, della componente terrestre che sta evidenziando particolari criticità.

In conclusione, scegliere l'opzione migliore tra quelle disponibili sugli Mbt e mantenere la rotta intrapresa, anche tramite finanziamenti certi, non sarà un compito facile né rapido. Tuttavia il carro risultante sarà sicuramente superiore rispetto ad un Ariete aggiornato, nonché rispetto al risultato di un programma esclusivamente nazionale che non è fattibile né desiderabile. È urgente prendere una decisione sull'opzione da seguire e attuarla con costanza, al fine di evitare lo scenario di un mero acquisto di un prodotto estero come l'Abrams o il Merkava, che danneggerebbe gravemente la sovranità tecnologica italiana in questo campo e il settore terrestre dell'industria nazionale.

È in gioco la disponibilità concreta delle brigate pesanti dell'esercito italiano sia per la difesa collettiva che per le missioni all'estero, e in generale per la politica di difesa dell'Italia. Una priorità nazionale degna di sforzi coordinati da parte politica, militare e industriale.

aggiornato 31 marzo 2020

Istituto Affari Internazionali (IAI)

L'Istituto Affari Internazionali (IAI) è un think tank indipendente, privato e non-profit, fondato nel 1965 su iniziativa di Altiero Spinelli. Lo IAI mira a promuovere la conoscenza della politica internazionale e a contribuire all'avanzamento dell'integrazione europea e della cooperazione multilaterale. Si occupa di temi internazionali di rilevanza strategica quali: integrazione europea, sicurezza e difesa, economia internazionale e *governance* globale, energia e clima, politica estera italiana; e delle dinamiche di cooperazione e conflitto nelle principali aree geopolitiche come Mediterraneo e Medioriente, Asia, Eurasia, Africa e Americhe. Lo IAI pubblica una rivista trimestrale in lingua inglese (*The International Spectator*), una online in italiano (*AffarInternazionali*), tre collane di libri (*Global Politics and Security*, *Quaderni IAI* e *IAI Research Studies*) e varie collane di paper legati ai progetti di ricerca (*Documenti IAI*, *IAI Papers*, ecc.).

Via Angelo Brunetti, 9 - I-00186 Roma, Italia

T +39 06 3224360

F + 39 06 3224363

iai@iai.it

www.iai.it

Ultimi DOCUMENTI IAI

Direttore: Alessandro Marrone (a.marrone@iai.it)

- 20 | 08 Alessandro Marrone e Ester Sabatino, *L'Europa, l'Italia e i carri armati di nuova generazione: Executive Summary*
- 20 | 07 Alessandro Marrone and Ester Sabatino (eds), *Main Battle Tanks, Europe and the Implications for Italy*
- 20 | 06 Andrea Dessì and Flavia Fusco, *Algeria: Between Popular Protests, Political Uncertainty and Regional Turmoil*
- 20 | 05 Ester Sabatino and Francesco Pettinari, *The Threats of Dual-use Drones and the Implications for Italy: Executive Summary*
- 20 | 04 Ester Sabatino e Francesco Pettinari (a cura di), *La minaccia dei droni duali e le sfide per l'Italia*
- 20 | 03 Alessandro Marrone e Michele Nones, *Le forze italiane in missione all'estero: trend e rischi*
- 20 | 02 Jean-Pierre Darnis, Xavier Pasco and Paul Wohrer, *Space and the Future of Europe as a Global Actor: EO as a Key Security Aspect*
- 20 | 01 Francesco Pettinari, *L'Europa della difesa accelera, e l'Italia?*
- 19 | 21 Eleonora Poli e Lara Laviola, *Tavola rotonda italo-olandese Van Wittel/Vanvitelli*
- 19 | 20 Eleonora Poli, Lara Laviola and Laura Sacher, *Central European Initiative Dialogue Forum*