

## Per l'Italia quale carro armato dopo l'Ariete?

di Ester Sabatino

### ABSTRACT

Dopo anni in cui la componente pesante degli eserciti sembrava aver perso la sua importanza, il ritorno a partire dal 2014 del rischio di scontri ad alta intensità in Europa, accompagnato da una componente ibrida e asimmetrica crescente, rende necessario per i Paesi Nato investire di nuovo sui carri armati. Quest'esigenza diventa ancora più pressante per quei Paesi i cui mezzi sono al termine della propria vita operativa e risentono di anni di mancato investimento e aggiornamento. Questa è la situazione dell'Italia – ma anche di buona parte degli eserciti in Europa – che si trova a dover pensare, con tempistiche molto strette, quale carro armato sostituirà l'Ariete attualmente in servizio, con chi produrlo e in che modo.

*Carri armati | Europa | Italia | Industria della difesa | Difesa europea | Nato |  
Unione europea*

**keywords**

## Per l'Italia quale carro armato dopo l'Ariete?

di Ester Sabatino\*

### Introduzione

La componente pesante dell'esercito, in particolare i carri armati, è una parte fondamentale delle forze terrestri e può essere risolutiva nelle operazioni militari ad alta intensità, a patto di essere tecnologicamente all'avanguardia, o, quanto meno, sufficientemente aggiornata.

L'Italia è dotata di circa 200 esemplari del carro Ariete, prodotto negli anni '90 interamente da industrie nazionali e impiegato in vari teatri operativi, da Mogadiscio a Nassiria, per citarne alcuni. I carri Ariete vengono dispiegati anche nel Baltico nell'ambito dell'operazione Nato Baltic Guardian dalla tarda primavera del 2019 e hanno preso parte a diverse esercitazioni sul territorio europeo e mediorientale. Ciononostante, il parco macchine in dotazione al nostro Paese risulta essere obsoleto a causa della mancata modernizzazione degli ultimi decenni.

L'Ariete non è, tuttavia, il solo carro armato in Europa a risentire degli scarsi investimenti. Come sottolineato durante un recente incontro a porte chiuse dal titolo "I Main Battle Tank (Mbt) in Europa e le opzioni per l'Italia"<sup>1</sup> in occasione della presentazione di uno studio IAI<sup>2</sup>, un po' ovunque nel Vecchio Continente c'è stata una scarsa attenzione agli Mbt e ciò ha portato all'obsolescenza che caratterizza, in maniera più o meno preponderante, la quasi totalità dei carri armati a disposizione.

Come sottolineato da un partecipante, questa mancata attenzione è stata dettata principalmente dal cambio di focus avvenuto nell'ambito dell'Alleanza atlantica, verso operazioni di gestione delle crisi e di stabilizzazione. Tuttavia, è con le azioni

<sup>1</sup> Questo rapporto riassume i principali argomenti e le opinioni espresse durante l'incontro avvenuto secondo le regole di Chatham House, ovvero senza attribuzione ai partecipanti di quanto da loro detto nel corso dell'incontro.

<sup>2</sup> Alessandro Marrone e Ester Sabatino (a cura di), "Main Battle Tanks, Europe and the Implications for Italy", in Documenti IAI, n. 20|07 (aprile 2020), <https://www.iai.it/it/node/11536>.

\* Ester Sabatino è ricercatrice del Programma Difesa dell'Istituto Affari Internazionali (IAI).

· Rapporto dell'incontro di lavoro ristretto e a porte chiuse "I Main Battle Tank (Mbt) in Europa e le opzioni per l'Italia", tenutosi a Roma il 25 maggio 2020 presso il Centro Alti Studi della Difesa (CASD), con partecipazione in presenza e in remoto, e organizzato dall'Istituto Affari Internazionali (IAI).

russe del 2008 nel Caucaso e, soprattutto, del 2014 in Crimea che i Paesi dell'Europa orientale *in primis*, gli altri alleati poi, hanno iniziato a riconsiderare uno scontro armato terrestre diretto come una possibilità non più così remota. L'ipotesi che la Russia potesse compiere un *fait accompli* sul fianco est della Nato e cambiare così gli equilibri politici e strategici nella regione, ha portato i Paesi europei a riportare nuovamente l'attenzione sui carri armati.

Oltre alla possibilità di un'azione ostile russa nell'est europeo, la crescente intensità degli scontri soprattutto in Asia centrale e nel Medio Oriente, ha reso insostenibili decisioni come quella, richiamata durante il dibattito, presa dal Canada all'inizio degli anni 2000, quando l'allora generale Rick Hillier affermò che i più leggeri mezzi rotati sarebbero stati sufficienti a soddisfare le esigenze operative canadesi, salvo poi dover impiegare i Leopard 1 in Afghanistan e dover procedere con l'acquisizione dei più prestanti Leopard 2.

Per l'Italia si presenta adesso la necessità di dover ponderare le varie possibilità di sostituzione del carro Ariete e di trovare la soluzione migliore che tenga in considerazione i bisogni per la difesa e la sicurezza nazionale, il mantenimento e potenziamento delle capacità industriali nazionali nonché il contesto internazionale.

### 1. Il parco macchine in Europa e quello della Russia

In Europa ci sono poco più di 5.100 carri armati in dotazione agli eserciti di 22 Paesi europei, di cui circa metà appartiene alla famiglia Leopard di produzione tedesca, nelle configurazioni Leopard 1 e Leopard 2. Tra i rimanenti, il 16 per cento sono stati prodotti nell'ex Unione Sovietica e il 9 per cento sono di produzione americana.

La frammentazione industriale del settore diventa maggiormente evidente se si considera che gli Mbt in dotazione dei 22 Paesi europei sono riconducibili a ben 14 differenti modelli base. L'elevato numero di modelli è rappresentativo delle diverse capacità operative dei carri, che in alcuni casi risentono dello scarso interesse avuto verso la componente pesante a favore di altri settori e tipologie di armamento, nonché del limitato investimento nell'aggiornamento e ammodernamento costante di questo mezzo.

Uno dei partecipanti ha sottolineato come la presenza di 14 tipologie di Mbt rappresenti anche uno sfasamento temporale dei mezzi corazzati. Infatti, della totalità dei carri europei una buona metà dovrà essere dismessa entro il 2025, mentre i restanti hanno una vita operativa che solo in alcuni casi arriva fino al 2030 e in pochi altri oltre il 2040. Per di più, nella maggior parte dei casi queste date determinano anche la cessazione della vita operativa dell'intera dotazione di carri armati dei singoli Paesi.

L'obsolescenza degli Mbt europei è evidente sia in termini assoluti che relativi, nel confronto con le capacità della componente pesante di altri Paesi. Ad esempio, diversamente dai Paesi occidentali, la Russia ha investito in maniera costante nel settore, tanto da garantire a Mosca una superiorità numerica – con circa 20.000 carri armati – e tecnologica in caso di confronto terrestre diretto, almeno per i primi giorni. Nel corso degli ultimi anni, inoltre, Mosca ha provveduto a sperimentare la produzione del nuovo carro T-14 Armata le cui capacità operative sono state recentemente testate nel contesto siriano.

Come accennato, gli investimenti attuati in Russia non hanno avuto eguale eco in Europa negli ultimi due decenni, a causa di una diversa valutazione delle minacce alla sicurezza e delle tipologie di armamenti sulle quali fosse più opportuno investire.

Gli eserciti europei si trovano quindi a dover decidere quale carro adottare al termine della vita operativa dei propri mezzi. Nella maggior parte dei casi, però, questa decisione non è stata ancora affrontata. Dal momento che la dismissione della maggior parte degli Mbt è dovuta al raggiungimento del termine della loro vita operativa, le tempistiche necessarie a dotarsi di un nuovo mezzo sono maggiori rispetto all'acquisizione di semplici parti di ricambio e, anche qualora si procedesse con il procurement di piattaforme già in dotazione di altri eserciti, servirebbero alcuni anni per la loro produzione. Se si tratta poi di dover definire concettualmente e operativamente il carro di nuova generazione, procedere con lo studio iniziale, la prototipizzazione e infine la produzione del veicolo, le tempistiche si dilatano maggiormente e superano l'arco temporale di un decennio.

Date le previsioni di *phasing-out* dei carri armati in Europa, i partecipanti hanno convenuto che, oltre a dover prendere decisioni a lungo termine su quale sia il carro armato di nuova generazione su cui investire, diversi Paesi europei, tra cui l'Italia, devono anche trovare soluzioni *gap-filler* per far fronte alle esigenze di sicurezza nel breve e medio termine.

## 2. Le caratteristiche operative del nuovo carro

Durante l'incontro è stato affrontato il tema delle necessità operative del carro di nuova generazione. Con ogni probabilità il nuovo Mbt sarà marcatamente diverso rispetto a quelli attualmente in dotazione nei vari eserciti europei.

Tra le molteplici esigenze si è convenuto sulla necessità di un superamento della protezione passiva dei carri, a favore di un sistema di protezione attivo e reattivo dotato anche di componenti optroniche che permettano una migliore visione notturna. Considerati gli scenari asimmetrici e ibridi, il nuovo mezzo dovrà essere in grado di rispondere adeguatamente e assicurare le necessità operative dei diversi contesti bellici grazie ad un sistema netcentrico *plug and play*, da poter modificare a seconda delle esigenze contingenti.

Con queste premesse, un maggiore livello di automazione e la dotazione di un sistema elettronico all'avanguardia vanno a completare le caratteristiche necessarie al nuovo carro. Per quanto attiene alla prima, il sistema di munizionamento della torretta sarà probabilmente automatizzato, permettendo in teoria di avere meno personale a bordo. Il sistema elettronico del carro, invece, dovrà essere sviluppato in modo da poter fare miglior uso degli avanzamenti tecnologici e permettere al personale di bordo di avere una *situational awareness* quanto più estesa possibile.

Come emerso dall'incontro, lo sforzo dell'industria è quindi su più fronti e dovrà tenere in considerazione diverse esigenze. Si dovrà inoltre trovare la modalità di impiego di nuovi materiali e componenti, più leggeri e resistenti, che permettano un rapporto ottimale tra peso, velocità e capacità di fuoco, cercando di contenere il primo. Un maggior peso dei carri armati potrebbe infatti influire negativamente non solo sulla velocità, ma anche sulla mobilità terrestre tenendo conto del fatto che in Europa le infrastrutture stradali e ferroviarie sono inadeguate a sostenere il peso dei più pesanti Mbt attualmente in circolazione e rendono quindi problematico un ulteriore aumento di peso.

Tra i partecipanti qualcuno ha sottolineato che i costi per lo sviluppo, sperimentazione e produzione dei nuovi carri sono piuttosto elevati se non si raggiunge una massa critica di prodotti tale da giustificare un ritorno economico adeguato agli investimenti. Nelle considerazioni industriali devono rientrare anche quelle relative al supporto logistico, che dovrà necessariamente essere semplificato rispetto al passato e dovrà avere costi più contenuti anche tramite una loro suddivisione su più unità. Considerato tutto ciò, molti partecipanti hanno condiviso l'opinione che per la costruzione dell'Mbt di nuova generazione sia necessario il raggiungimento, da parte italiana, di una collaborazione con altri paesi per acquisire insieme la medesima piattaforma, a differenza di quanto avvenuto nel passato.

### 3. Prospettive di cooperazione europea

Nel contesto europeo, soprattutto a seguito della pandemia da Covid-19, il settore della difesa dovrebbe essere sfruttato quale settore catalizzatore di investimenti e promotore di innovazione tecnologica a supporto della ripresa post-lockdown. I partecipanti presenti all'incontro ristretto hanno infatti ritenuto che le soluzioni multilaterali possono essere un valido strumento di promozione e di creazione di expertise condivisa.

Dall'incontro è emerso, inoltre, che tra le iniziative Ue attualmente in corso non esiste al momento un progetto multilaterale per la costruzione del nuovo carro armato. È stato però sottolineato come nell'ambito della Cooperazione strutturata permanente (*Permanent Structured Cooperation*, PeSCo) siano stati avviati alcuni progetti che possono essere considerati un punto di partenza per la determinazione dei requisiti operativi della componente terrestre degli eserciti europei e possono essere anche un buon banco di prova per le cooperazioni industriali, nell'ottica di

un futuro progetto specifico sui carri armati.

Soprattutto a seguito del riconoscimento dell'importanza dell'*hard power* nella proiezione esterna dell'Unione, il rinnovo della componente pesante terrestre detiene delle potenzialità operative ed economico-industriali che sono state recentemente rivalutate dall'Ue. Secondo alcuni partecipanti, questo è quanto può essere dedotto dall'inserimento del bando per un progetto "*Ground combat capabilities*" tra quelli del più recente ciclo 2020 del Programma europeo di sviluppo del settore industriale della difesa (*European Defence Industrial Development Programme*, Edidp): un segnale di attenzione da parte delle istituzioni europee a questa tipologia di armamento. Il bando in questione mira alla definizione di un aggiornamento o allo sviluppo di una nuova generazione dei mezzi della componente pesante, tra cui il carro armato. È stata però sottolineata l'esiguità del finanziamento predisposto da Edidp (9 milioni di euro) per il raggiungimento dei risultati sperati. Pur rappresentando un buon segnale di inizio, se lo si vuole rendere effettivo, tale finanziamento dovrà essere aumentato nel prossimo futuro.

In questo contesto, la carta dei progetti PeSCo e dei finanziamenti del Fondo europeo per la Difesa (*European Defence Fund*, Edf) potrebbe essere una valida opportunità da sfruttare, ma al momento nessun progetto coinvolge almeno tre Paesi europei ed è quindi legittimato a ricevere fondi.

Volgendo l'attenzione alle collaborazioni tra Paesi europei, è stato evidenziato il potenziale dell'iniziativa franco-tedesca di produzione del *Main Ground Combat System* (Mgcs).

L'Mgcs costituisce un'eccezione al diffuso ritardo a livello europeo sulla decisione relativa al nuovo carro da adottare, in quanto Parigi e Berlino si sono mosse per tempo. Francia e Germania sono i Paesi i cui carri armati verranno dismessi più tardi rispetto agli altri stati europei: i francesi Leclerc entro il 2045, i tedeschi Leopard 2A7 intorno al 2050. Parigi e Berlino già nel 2015 crearono la KnDs, una joint venture al 50 per cento tra la francese Nexter e la tedesca Krauss-Maffei Wegman, anche con l'obiettivo di produrre un carro armato di nuova generazione per gli eserciti di entrambi i Paesi. Dopo uno stallo iniziale, prolungato anche dall'ingresso di Rheinmetall nella collaborazione industriale, a fine aprile 2020 è stato firmato un accordo quadro tra i ministri della Difesa dei due Paesi ed è stato raggiunto un compromesso sulla ripartizione dei carichi industriali e dei relativi ritorni, in modo da mantenere l'iniziale divisione al 50 per cento tra Francia e Germania. Lo spaccettamento del lavoro in nove pacchetti distribuiti tra le tre aziende coinvolte permetterà la produzione di circa 550 carri di nuova generazione – circa 300 per Berlino e i restanti per Parigi.

L'attenzione politico-industriale per il progetto franco-tedesco è emersa con chiarezza anche durante la discussione. Oltre alle ripetute richieste avanzate dalla Polonia di poter partecipare alla costruzione dell'Mgcs, portando in dote la produzione di circa 500 veicoli per il suo esercito, anche l'Italia ha mostrato forte interesse per il progetto, pur senza ricevere una risposta positiva. Il programma

è al momento precluso ad altri stati. Secondo alcuni partecipanti rimarrà puramente bilaterale almeno fino alla conclusione della fase di studio iniziale della configurazione del nuovo Mbt, recentemente avviata e della durata prevista di 20 mesi. Secondo altri c'è uno spiraglio che potrebbe portare ad una apertura già nei prossimi mesi. La non-inclusione dell'Italia nel progetto genera una ancora più marcata esigenza per il nostro Paese di trovare, presto, una soluzione sul carro armato che andrà a sostituire l'Ariete.

### 4. Le necessità italiane e le possibili soluzioni

Introdotti negli anni '90, i carri attualmente in dotazione all'esercito sono ormai largamente obsoleti ed entro il 2030 raggiungeranno il termine della loro vita operativa. Per quella data l'Italia dovrà aver trovato una soluzione alternativa per non vedersi sprovvista di un armamento così importante che, nonostante le manchevolezze a livello tecnologico dovute in parte alla vetustà del carro, viene comunque impiegato in ambito internazionale sia in operazioni che in esercitazioni. L'obsolescenza dell'Mbt italiano si ripercuote anche sugli accordi interalleati secondo i quali in ambito Nato l'esercito dovrebbe essere in grado di fornire tre brigate corazzate, ma di fatto è attualmente in grado di dispiegarne solo due.

Nel 2018 l'esercito, consapevole di dover effettuare una scelta e tenendo in considerazione le disponibilità economiche da dedicare alla componente terrestre, ha avviato un programma di *risk reduction* del programma di ammodernamento del carro. Tra i partecipanti qualcuno ha sottolineato che tale ammodernamento prevede la prototipizzazione di tre diverse versioni ammodernate dell'Ariete e che, a seconda del risultato della fase di prova, verrà deciso se, come e quanto proseguire nell'ammodernamento del parco mezzi in servizio. Lo scopo è di guadagnare tempo e dare a esercito e industria nazionale un respiro di circa 15 anni – questo l'aumento della vita operativa dell'Ariete che sarebbe possibile grazie al programma di *upgrade* – per trovare la soluzione che meglio soddisfi le esigenze italiane relative a nuova generazione di Mbt.

È emerso inoltre che il coinvolgimento dell'industria nazionale è tra le priorità del Ministero della Difesa. Non investire adesso in questo tipo di tecnologia ed expertise significherebbe tagliar fuori il comparto industriale terrestre anche dai progetti e dalle produzioni a venire, con una perdita di competenze tecniche e di ritorni economici molto elevati. È anche in quest'ottica che è stata avviata la fase di ammodernamento dell'Ariete appena descritta.

Se da un lato si invita a mantenere attiva l'industria italiana, dall'altro si è consapevoli della necessità di doversi consorzare con altri Paesi e aziende per assicurare la sostenibilità economica e l'avanzamento tecnologico funzionali al nuovo Mbt.

Al termine dell'incontro sono state prese in considerazione le opzioni per l'Italia e molti partecipanti hanno espresso una predilezione per soluzioni multilaterali

europee, siano esse con Francia e Germania o con altri interlocutori come Austria, Spagna e/o Polonia. Nel primo caso occorrerebbe una apertura del Mgcs su basi eque per la partecipazione militare e industriale italiana. Nel secondo caso, gli interlocutori spagnoli e austriaci hanno maturato esperienza industriale nella produzione della famiglia Ascod di veicoli da combattimento della fanteria che, sebbene sia un veicolo del segmento minore rispetto al carro armato, ha permesso in particolare a General Dynamics European Land Systems (Gdels) di costruire delle buone basi industriali e tecnologiche che potrebbero portare allo sviluppo, congiuntamente alle capacità industriali nazionali, di una nuova famiglia di veicoli pesanti. La Polonia invece, ha solamente prodotto sotto licenza alcuni dei carri armati in dotazione nel Paese, ma considerato il numero considerevole di Mbt di cui necessita, potrebbe aiutare il raggiungimento di quella massa critica necessaria al raggiungimento di economie di scala. Qualora la carta europea non dovesse portare ai risultati sperati, l'Italia potrebbe valutare soluzioni extra-europee, ad esempio tramite un coinvolgimento militare-industriale con Israele, la cui expertise nel settore è notevole. Tuttavia una soluzione di questo tipo, se non pensata *ad hoc* per l'Italia, potrebbe portare a problemi di interoperabilità con gli altri carri europei che sono quelli con cui l'esercito italiano si trova ad operare e cooperare sul campo.

Un'altra possibilità discussa come *extrema ratio*, anche se con delle ripercussioni molto negative quanto a perdita di capacità industriali, potrebbe essere la stessa soluzione adottata dal Regno Unito. Londra, al termine della vita operativa dei suoi Challenger 2, anch'essi prodotti dalla propria industria nazionale a fine anni '90, ha deciso di acquistare *off-the-shelf* il nuovo Mbt, rinunciando a puntare sulla propria industria se non per attività di assemblaggio e manutenzione. Inoltre, soprattutto in soluzioni *off-the-shelf*, bisognerebbe tenere in considerazione anche il supporto logistico del mezzo per tutto l'arco della vita operativa del carro, probabilmente attraverso la sottoscrizione di accordi politico-industriali di lunga durata.

Da ultimo, i partecipanti hanno convenuto che la decisione su quale carro armato andrà a sostituire l'Ariete sarà necessariamente una decisione che dovrà bilanciare diversi interessi in gioco, da quelli operativi ed economico-industriali a quelli politico-strategici. Questo tipo di decisione non è mai semplice, ma nel caso specifico del nuovo Mbt, la difficoltà viene aumentata dalla necessità di dover decidere celermente, per non lasciare l'Italia senza la capacità difensiva e offensiva della componente pesante dell'esercito.

aggiornato 11 giugno 2020

## Programma

Roma, 25 maggio 2020

### **Introduzione e moderazione**

**Michele Nones**, Vicepresidente, Istituto Affari Internazionali (IAI)

### **Saluto di benvenuto**

**Fernando Giancotti**, Presidente, Centro Alti Studi per la Difesa (CASD)

### **Presentazione della ricerca**

**"Main Battle Tanks, Europe and the Implications for Italy"**

**Alessandro Marrone**, Responsabile Programma Difesa, Istituto Affari Internazionali (IAI)

### **Tavola rotonda**

**Salvatore Farina**, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito

**Claudio Graziano**, Presidente, Comitato militare dell'Unione europea

**Enrico Savio**, Direttore Strategie, Leonardo

### 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 Medio Oriente, 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](mailto:iai@iai.it)

[www.iai.it](http://www.iai.it)

## Ultimi DOCUMENTI IAI

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

- 20 | 12 Ester Sabatino, *Per l'Italia quale carro armato dopo l'Ariete?*
- 20 | 11 Alice Favazza and Camellia Mahjoubi, *The Impact of the Oil Crisis on the MENA Region*
- 20 | 10 Pierluigi Barberini, *Military Technology: Risks and Opportunities for the Atlantic Alliance*
- 20 | 09it Alessandro Marrone e Ottavia Credi, *Covid-19: quali effetti sulle politiche di difesa in Europa?*
- 20 | 09 Alessandro Marrone and Ottavia Credi, *COVID-19: Which Effects on Defence Policies in Europe?*
- 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*