

ROMA-PARIGI: IL CASO DELLE FREGATE

ARTICOLO A CURA DI
Titouan BRAUX SALVAYRE

Da decenni **Italia** e **Francia** uniscono le forze in campo **navale** per sviluppare **fregate** all'avanguardia, in grado di rispondere alle sfide della **difesa bilaterale** ed **europea**.

Questa **cooperazione** è stata illustrata per la prima volta con le **Fregate di Difesa Aerea (FDA)**, progettate per proteggere le navi e il territorio dalle **minacce aeree**, e più recentemente con le fregate multimissione **FREMM**, flessibili e adattate a una varietà di **operazioni** in alto mare. Questo **partenariato italo-francese** ha portato notevoli vantaggi: **economie di scala**, **condivisione delle competenze** e **standardizzazione** delle attrezzature per facilitare l'interoperabilità. Tuttavia la collaborazione non è stata priva di sfide: le differenze nei requisiti nazionali e nei processi industriali hanno talvolta rallentato la progettazione e i compromessi tecnici necessari per soddisfare entrambe le parti hanno talvolta influito sulle prestazioni. Mentre questa cooperazione continua ad evolversi, è interessante considerare come le due nazioni potrebbero superare questi ostacoli e rafforzare ulteriormente la loro **partnership strategica**.

Le FDA, una prima mossa vincente

Nel giugno 2023, il **Salon aéronautique di Bourget** (uno dei maggiori eventi internazionali per la presentazione di attrezzature aeronautiche e spaziali) ha visto l'annuncio della **firma di un protocollo d'intesa italo-francese** per il mid-life refit (MLU) delle fregate classe Horizon della Marine Nationale francese e della Marina Militare italiana.

I due Paesi condividono la paternità di queste **FDA (Fregata di difesa aerea)**. Le FDA sono fregate specializzate nella difesa antiaerea, progettate per accompagnare i gruppi aerei navali e per proteggere le aree sensibili dalle minacce aeree e dei missili balistici.

In **termini di armamento**, le FDA francesi sono dotate di due cannoni Oto Melara da 76 mm, mentre le fregate italiane ne hanno tre, che forniscono una capacità di difesa ravvicinata (CIWS). Hanno anche due cannoni Narwhal da 20 mm, mentre le loro controparti italiane hanno due cannoni Oerlikon KBA da 25 mm. Il sistema PAAMS di cui sono dotate entrambe le classi comprende 32 missili Aster 30 e 16 Aster 15, che garantiscono una solida difesa aerea. In **termini di armamento offensivo**, le FDA francesi sono dotate di otto missili Exocet MM40 Block 3, mentre quelle italiane utilizzano otto missili Otomat, con capacità di attacco al suolo. Entrambe le versioni includono tubi lanciasiluri MU90 e la possibilità di utilizzare uno o due elicotteri NH90. Con un'autonomia di 7.000 miglia a 18 nodi e una capacità di carburante di 600 tonnellate, queste fregate possono effettuare operazioni prolungate in mare. **Dal punto di vista elettronico**, sono dotate di un radar a lungo raggio S1850M e di un radar multifunzione EMPAR, nonché di collegamenti dati tattici L16 e L11, che ne migliorano l'efficacia operativa.

Il programma è stato avviato nel **1992** tra i due Paesi, insieme al Regno Unito, che si è ritirato dal progetto nel 1999 quando è risultato impossibile trovare un accordo sulle caratteristiche desiderate della futura nave. **Roma e Parigi hanno creato per l'occasione il consorzio Horizon SAS**, composto da Thales e DCNS (futuro Naval Group) per la parte francese, e da Finmeccanica (futura Leonardo) e Fincantieri per la parte italiana.

La costruzione è iniziata nel **2002**, rispettivamente a **Lorient** e **Genova**, e le prime navi sono salpate nel 2005. Oggi le FDA sono considerate buone navi e la cooperazione che continuerà tra i costruttori per la loro manutenzione è considerata un successo.

Le FREMM, un progetto costoso

Proseguendo su questa strada, nel **2002** Roma ha rilevato il progetto originariamente francese per le fregate di nuova generazione, dando vita a una serie di negoziati sulle esigenze industriali e sulle assegnazioni.

Il **7 novembre 2002** è stato raggiunto a Roma **un accordo che prevede l'avvio congiunto della costruzione di 27 fregate multimissione** (10 per l'Italia e 17 per la Francia), le cui specifiche sono sempre più chiare: peso di circa 5.000 tonnellate, equipaggiamento con missili ASTER-15, siluri leggeri MU90, elicotteri NH90 ed equipaggio ridotto.

La fase di progettazione è iniziata il **26 dicembre 2002**. Alcuni aspetti della progettazione erano complessi, in particolare la questione dei **radar** (Alenia Aeronautica o Thales), degli scafi, ecc... Il **26 dicembre**, la supervisione delle FMM, ribattezzate **FREMM (Fregate europee multi-missione)**, è stata affidata a **DCNS** per la parte francese e a **Orizzonte Sistemi Navali** per la parte italiana, un consorzio che comprendeva i cantieri navali Fincantieri e Finmeccanica, sotto l'egida dell'**Organizzazione per la cooperazione in materia di armamenti (OCCAR)**. Questo modello di collaborazione si ispira alle lezioni apprese da programmi come Horizon della FDA. Prevedeva una fase di progettazione congiunta a monte, nonché l'acquisto di gruppo della turbina, del sistema di stabilizzazione, del sistema di guerra elettronica e del sonar.

Tuttavia, nel **2013**, **Patrick Boissier**, CEO di DCNS, ha rivelato che meno del 10% dei costi degli studi era stato messo in comune, il che, tenendo conto dei costi aggiuntivi associati a studi specifici per ogni piattaforma nazionale e dei costi di coordinamento, ha ridotto il risparmio a circa 15 milioni di euro. Alla fine, grazie a questa cooperazione, **la Francia ha risparmiato circa 30 milioni di euro**, ovvero solo l'1%-1,5% del costo totale del programma.

Entrambi i Paesi hanno incontrato **gravi problemi di finanziamento**, che ridurranno il numero di FREMM commissionate nel tempo. Inizialmente, la Marine Nationale avrebbe dovuto ricevere 17 FREMM, ma il numero è stato gradualmente ridotto a 11 e poi a 8. L'ultima fregata multimissione francese, la **Lorraine**, come **l'Alsace**, è equipaggiata con il doppio dei missili antiaerei italo-francesi Aster 15 rispetto alle sue cugine precedenti. È stato in parte con questi Aster 15 che le FREMM francesi hanno distrutto i droni Houthi che minacciavano le navi mercantili nel Mar Rosso all'inizio di quest'anno, nell'ambito dell'operazione **EUNAVFOR Aspides**. Questa operazione, commissionata dall'Italia, mira a garantire la prosperità del commercio mondiale proteggendo le navi mercantili che transitano

nelle aree marittime minacciate dagli Houthi. Si tratta di un bell'esempio di cooperazione franco-italiana: Roma ha schierato in successione 2 delle sue FREMM (**Virginio Fasan** e **Federico Martinego**) e le sue due FDA (**Caio Diulio** e **Andrea Doria**, che a turno hanno svolto il ruolo di nave ammiraglia), mentre la Francia ha inviato le sue FREMM DA Alsazia e Lorena e la sua FDA Forbin.

Roma, da parte sua, **ha piazzato un ordine per altre due FREMM nell'estate del 2024**, portando a 12 il numero totale disponibile. Queste saranno costruite da **Orizzonti Sistemi Navali**, una società formata quasi equamente da Fincantieri e Leonardo. Rispetto alle navi della classe Carlo Bergamini, la FREMM EVO beneficerà di importanti miglioramenti, tra cui un sistema di gestione avanzato, un radar multibanda per migliorare la protezione aerea e una suite elettronica sofisticata per la guerra. Progettata per il futuro, sarà equipaggiata per operare una varietà di UAV, sia aerei che marittimi o subacquei. Inoltre, sarà data particolare priorità alla resilienza di fronte alle minacce informatiche.

Sono davvero delle Sistership?

Nonostante la progettazione comune, le FREMM italiane e francesi **sono tuttavia navi molto diverse**. Hanno sia **notevoli somiglianze** che **marcate differenze** nella configurazione degli armamenti, che riflettono le rispettive dottrine navali.

Entrambe le versioni delle FREMM sono progettate per operare in **ambienti multicontinentali** e offrono **grande versatilità** grazie alla capacità di svolgere missioni antisommergibile, antinave e di difesa aerea. Entrambe sono dotate di **sistemi avanzati di guerra antisommergibile**, tra cui sonar ad alte prestazioni e lanciasiluri MU90. Entrambe le classi di fregate trasportano anche l'elicottero NH90, che è in grado di sparare oltre l'orizzonte, migliorando **la loro capacità di attacco a lungo raggio**. Condividono anche un armamento antiaereo composto da missili Aster 15 e 30, lanciati da silos Sylver.

Tuttavia, la scelta degli armamenti rivela **priorità distinte**. Le FREMM francesi si distinguono per la capacità di effettuare attacchi terrestri con missili da crociera MdCN, che garantiscono una gittata strategica di 1.000 km. Le FREMM italiane, invece, puntano sull'integrazione di missili Teseo Mk2, che offrono capacità di attacco terrestre ma non raggiungono la gittata degli MdCN. In termini di artiglieria, la Francia predilige il cannone OTO Melara da 76 mm, mentre l'Italia integra un sistema da 127 mm per i colpi più pesanti. Inoltre, le FREMM italiane hanno due lanciasiluri MU90, rispetto ai quattro delle unità francesi, limitando la loro capacità di guerra antisommergibile.

Sebbene le FREMM francesi e italiane condividano **basi simili** come moderne navi multiruolo, le scelte di armamento riflettono **un orientamento strategico specifico di ciascun Paese**, influenzando così la loro efficacia sul campo di battaglia. **Patrick Boissier** lo ha spiegato con le seguenti parole durante l'audizione sulla conduzione dei programmi di cooperazione alla presenza di **Jean-Jacques Bridey**, il relatore dell'epoca, nel **2013**: *“Alla fine, le uniche cose che le FREMM hanno in comune sono il nome e quattro apparecchiature (turbina, sistema di stabilizzazione, sistema di guerra elettronica e sonar). Anche la loro silhouette è diversa. Nonostante ciò, rispetto alla complessità dei programmi Horizon, la semplificazione è notevole: stiamo infatti producendo programmi nazionali con una cooperazione per alcuni equipaggiamenti”*.

Nonostante le difficoltà di progettazione, le FREMM si sono dimostrate **navi eccellenti**. Sono state vendute al **Marocco**, all'**Egitto** e all'**Indonesia**, mentre gli **Stati Uniti** hanno firmato un contratto con Fincantieri per la produzione della nuova fregata classe Constellation, basata sulle FREMM.

E ora? Alcune riflessioni sul futuro delle relazioni navali italo-francesi

Questi due esempi dimostrano che, nonostante i risultati più che soddisfacenti raggiunti (la progettazione congiunta di due tipi di fregate è tutt'altro che aneddotica), c'è ancora un **notevole margine di miglioramento nelle relazioni navali italo-francesi**. Va anche detto che lo sviluppo di nuove fregate congiunte non è all'ordine del giorno, visto che le nuovissime FDI (Fregate da difesa e d'intervento) per la Marine Nationale e quella ellenica sono in procinto di uscire dai cantieri di Naval Group. L'unico progetto navale su cui **Parigi e Roma stanno attualmente collaborando** è quello delle **corvette da pattugliamento europee**, che però sembra essere in ritardo sulla tabella di marcia.

Tuttavia, come stabilito dal **Trattato del Quirinale**, l'asse Roma-Parigi deve essere una **forza trainante per l'UE** e i suoi progetti. A tal fine, ci sono diverse strade da esplorare per rafforzare questa collaborazione. Una delle principali sfide che i programmi congiunti devono affrontare è la **standardizzazione degli equipaggiamenti**, dei **radar** e dei **sistemi di combattimento**. Attualmente, le versioni francese e italiana della FREMM differiscono per i sistemi radar e per alcune armi. Una maggiore standardizzazione dei sistemi faciliterebbe la manutenzione, ridurrebbe i costi e semplificherebbe l'interoperabilità. Uno standard condiviso potrebbe anche includere sottosistemi comuni, come gli impianti di propulsione e i sistemi di comunicazione. La difficoltà di questo progetto risiede nell'**inevitabile concorrenza tra aziende francesi e italiane**. La scelta delle attrezzature dipende anche dalle aspettative strategiche delle navi.

Una **maggiore cooperazione nella ricerca e sviluppo** consentirebbe ad entrambi i Paesi di integrare più rapidamente le tecnologie emergenti nelle future generazioni di fregate. Tra queste potrebbero esserci **sistemi di intelligenza artificiale per il rilevamento automatico dei bersagli, radar più potenti ed adattivi e contromisure elettroniche avanzate**. I due Paesi potrebbero anche investire congiuntamente in **armi iperveloci** o in **capacità UAV marittime**, un settore chiave per mantenere il loro vantaggio tecnologico.

Una **logistica condivisa tra Italia e Francia** ridurrebbe inoltre i costi e ottimizzerebbe la disponibilità delle fregate. La creazione di un **centro di manutenzione comune** potrebbe centralizzare la gestione dei pezzi di ricambio e snellire i processi di riparazione. Una **flotta comune di ingegneri e tecnici** potrebbe essere mobilitata per ispezioni e riparazioni, riducendo così i tempi di manutenzione e i costi di gestione della flotta. A questo proposito, Italia e Francia sembrano essere sulla strada giusta per il futuro rinnovamento/ammodernamento congiunto delle FDA. Il programma di ammodernamento delle fregate della classe Horizon ha un valore di 1,5 miliardi di euro ed è stato affidato a **Naviris** ed **Eurosam**. **Naviris**, una joint venture tra **Fincantieri** e **Naval Group**, beneficia anche del coinvolgimento di **Thales**. **Eurosam**, una collaborazione tra **Thales** e **MBDA**, è di proprietà di **Airbus**, **BAE Systems** e **Leonardo**. Secondo Thales, l'obiettivo di questo progetto è fornire alle fregate un ammodernamento all'avanguardia, migliorando al contempo le loro capacità di difesa antiaerea.

Infine, per rafforzare questo rapporto, i governi e gli industriali italiani e francesi dovrebbero concordare di **unificare le condizioni per la commercializzazione delle FREMM**. Ciascuno dei due Paesi ha venduto separatamente gli esemplari locali delle fregate, mentre la controllata di Fincantieri svilupperà la futura classe costellazione statunitense sulla base delle FREMM. Rafforzando la loro **cooperazione nella commercializzazione e nell'esportazione delle fregate**, Italia e Francia potrebbero aumentare la loro **attrattività sui mercati internazionali**. Una **partnership di marketing più strutturata** consentirebbe di promuovere più facilmente le fregate presso altre marine militari e di assicurarsi quote di mercato rispetto ai concorrenti americani o russi. Potrebbero inoltre sviluppare **soluzioni su misura per mercati specifici** (come il Medio Oriente o il Sud-Est asiatico) con versioni adattate delle fregate FREMM.

Queste aree migliorerebbero la **competitività**, la **flessibilità** e l'**efficienza** delle flotte italo-francesi, garantendo al contempo una **maggiore sovranità europea** di fronte alle attuali sfide di sicurezza.

Conclusione

La **cooperazione italo-francese** nella **progettazione** e nella **modernizzazione** delle fregate ha portato ad **importanti progressi strategici**, ma continua ad affrontare **sfide strutturali**. Sebbene i programmi congiunti abbiano dimostrato la loro **efficienza**, in particolare con la classe Horizon e le FREMM, rimangono segnati da **differenze tecniche e industriali** specifiche delle dottrine e degli interessi nazionali. Con l'ulteriore **standardizzazione degli equipaggiamenti** ed il **rafforzamento della ricerca congiunta**, i due Paesi potrebbero semplificare la manutenzione e migliorare l'interoperabilità, elementi essenziali per garantire la longevità delle loro flotte.

Inoltre, una **logistica condivisa** e una **maggiore cooperazione nella commercializzazione** di queste fregate sui mercati internazionali sono strade che rafforzerebbero la **competitività dell'Europa** nei confronti degli attori globali. Gli sforzi per modernizzare le fregate Horizon e sviluppare tecnologie all'avanguardia, come i sistemi di difesa antiaerea e i droni marittimi, sono esempi promettenti di collaborazione che potrebbero ispirare futuri progetti navali.