



I documenti di

www.analisdifesa.it

IL “MERCATO DELL’USATO” NAVALE di Giuliano Da Frè



La nascita o l’espansione di Marine minori richiede unità navali, in buon numero e a buon prezzo. La fine di fasi belliche o di riarmo tra le grandi Potenze crea un surplus di naviglio. In genere è dal connubio tra questo tipo di domanda e questo tipo di offerta che nascono i trasferimenti di piattaforme arrivate alla piena maturità, o anche alle soglie di una più che dignitosa vecchiaia, dalle Marine maggiori a quelle secondarie. E dal 1989, anno di chiusura ‘ufficiale’ della Guerra Fredda, il mercato dell’usato navale ha ripreso ad espandersi, favorito anche da fattori politici (sostegno delle grandi Potenze a Stati ‘clienti’ o alleati), industriali (navi usate sono spesso ‘traino’ per unità di nuova costruzione ‘derivate’) e finanziari (recupero di risorse per chi vende e per chi compera).

A fare la parte del leone nella nuova svendita (come già accaduto dopo il 1945) è stata la U.S.Navy, mentre in Europa Occidentale la piazza del ‘trovarobato’ l’hanno conquistata Gran Bretagna ed Olanda, con qualche buon colpo tirato anche da Svezia, Germania, Francia ed Italia. La Russia invece ha preferito lasciar marcire (con qualche eccezione) il suo naviglio in surplus, per vendere - e con successo - unità nuove di zecca.

Regole di mercato

Perché comperare una nave usata, invece di una nuova di zecca realizzata su misura per le esigenze della propria Marina? Quali sono i pro e i contro di una scelta operata sul mercato della seconda mano navale? La questione verte principalmente (e non potrebbe essere altrimenti) sul piano economico. I costi di



acquisizione sono infatti molto diversi, e d'altra parte differiscono anche nel caso delle navi usate, a seconda dell'età e dei margini di crescita tecnologica. Non mancano poi i vantaggi operativi. Acquisire un'unità di seconda mano vuol dire infatti averla disponibile in tempi più rapidi rispetto a quelli necessari per far costruire naviglio ex novo (per sommergibili e fregate la media è di tre-quattro anni, ma dipende molto da chi costruisce cosa), senza "costi nascosti", legati allo sviluppo di nuovi e non sperimentati progetti, o manutenzioni troppo salate (a patto di acquisire anche almeno una piattaforma da destinare alla cannibalizzazione, ossia al recupero delle parti di ricambio). Molto poi dipende, come già accennato, dall'età, dalla tipologia e dall'impiego che si è fatto, e che si vuole fare, della nave acquistata dopo la sua dismissione da un'altra Marina.

Tra il surplus ereditato dalle flotte occidentali dopo la caduta del Muro di Berlino ci sono sia navi giunte ai limiti della vita operativa, sia unità semi nuove. La Royal Navy ad esempio ha dismesso prima le fregate Type 21, poi le Type 22, quando queste hanno toccato i 15 anni di vita media, arrivando quindi al momento di un necessario MLU (MidLife Upgrade), e sembra ora intenzionata a fare lo stesso per una prima coppia di Type 23 (del 1990). Lo stesso vale per le "Kortenaer" olandesi o per le "Perry" americane. In questo caso sul mercato dell'usato sono state immesse navi con scafi, apparati motori e sistemi ausiliari ancora in buono stato, e con margini di vita utile estensibili - con adeguata manutenzione - per altri 20 anni. Nel contempo, si tratta di unità appartenenti ad una generazione e a tipologie nate con ampi margini di crescita futuri, e con sistemi di bordo (ad esempio gli apparati motori) pensati per durare a lungo, e rispondenti ad avanzate metodologie manutentive. Ci sono poi i casi limite, che vedono Marine di primo piano 'disfarsi' di navi quasi nuove (come ad esempio per le due fregate "Doorman" olandesi appena vendute al Cile, o per i quattro sommergibili "Upholder" inglesi andati al Canada) per via di scelte strategiche o di Bilancio nuove e radicali. Più complesso si fa il discorso quando si tratta di navi da guerra giunte al limite della vita operativa. Cacciatorpediniere, fregate, corvette e sommergibili nelle Marine occidentali hanno una vita media di 20-25 anni. Un ulteriore aggiornamento può allungare loro la vita di 5-15anni (a seconda del tipo di nave e della sua situazione strutturale), ma i programmi SLEP (Service Life Extension Programmes) sono costosi, quasi quanto l'acquisizione dei sistemi che andrebbero imbarcati su piattaforme di nuova costruzione, e spesso la differenza la fa solo il costo dell'acciaio per scafi e sovrastrutture, oggi molto più 'abbordabile' che nel passato.

Tuttavia anche le navi di prima linea arrivate alla fine del loro ciclo possono attirare una Marina secondaria, e magari anche qualche forza navale in fase di crescita brillante. Singapore, realtà modernissima, vede i vecchi sommergibili classe "Sjoormen" acquistati dalla Svezia solo come un passaggio addestrativo in vista di battelli nuovi di zecca. Le fregate "Lupo" italiane comperate da Perù sono vecchie di 25 anni e logorate da un intenso servizio, ma hanno ancora qualche cartuccia da sparare ed inoltre sono identiche alle unità già in



linea con la Marina peruviana, che può così standardizzare la sua forza principale. I costi di acquisizione d'una nave vecchia (che spesso poi sono ammortizzati da cessioni di natura politica) risultano estremamente contenuti, anche se vanno messi in conto generalmente una minore automazione (e quindi equipaggi numerosi) e apparati motori composti da impianti ad alta pressione, delicati e dai costi manutentivi alti. Ed è proprio considerando tutti questi fattori che negli ultimi anni l'età media delle unità combattenti di prima linea (per il naviglio ausiliario il discorso è diverso e più marginale, anche se rifornitori di squadra, unità anfibe e per la guerra di mine richiedono comunque ragionamenti approfonditi) cedute al mercato dell'usato si è di molto abbassata

Simboli più recenti di questa 'seconda mano' in versione high-tech la cessione da parte americana dei quattro super-caccia classe KIDD a Taiwan, la vendita russa all'India (dopo 10anni di trattative) della portaerei *Admiral Gorshkov*, e l'acquisto da parte del Cile di quattro fregate olandesi (due delle quali semi-nuove) e una inglese; contratti tutti siglati nei mesi scorsi...

Naftalina e corazzate: una U.S. Navy d'occasione

Alla fine degli anni '80 la nuova distensione internazionale rendeva inutile la flotta reaganiana delle 600 navi. Nel lustro successivo la U.S. Navy dismise rapidamente decine di unità: molte, vecchie o troppo complesse (come le portaerei o gli incrociatori nucleari) andarono in disarmo o furono poste in riserva, sotto naftalina. Ma le fregate, ed in misura minore i cacciatorpediniere, inondarono il 'mercato dell'usato'. Non va dimenticato che sino ai primissimi anni '80 la Marina americana aveva continuato a cedere naviglio da guerra (come i 'sempreverdi' caccia classe GEARING, sottoposti a programmi di modernizzazione FRAM) risalente agli anni '40. Si trattava di unità affidabili sulle quali spesso, con assistenza americana, le Marine acquirenti integravano moderni sistemi d'arma (dal missile antinave "Harpoon" all'ASROC antisom al cannone da 76/62 mm Super-Rapido dell'OTO-Melara), sensoristica aggiornata, e financo infrastrutture elicotteristiche. Le navi cedute dalla fine degli anni '80 erano, sotto questo aspetto, ben più appetibili dei vecchi caccia bellici messi in cessione sino a pochi anni prima.

- **Incrociatori/Cacciatorpediniere.** Radiati i 10 caccia "Coontz" entro il 1991, negli anni immediatamente successivi sono andati in naftalina (assieme agli incrociatori pesanti nucleari e ai 18 convenzionali classe "Belknap" e "Leahy") gli "Adams", versione più piccola e di maggiore attrattiva, con 23 unità costruite per la U.S. Navy negli anni '60, più tre per l'Australia (classe "Perth", fuori linea dal 2001) e tre per la Germania (classe "Lutjens", ormai prossima al definitivo pensionamento). Washington offrì senza successo, nel 1992, quattro unità al Brasile, mentre la Grecia nello stesso anno ne acquistava cinque (classe "Kimon"), uno dei quali destinato a fornire pezzi di rispetto. I primi due caccia sono però andati in pensione nel 2002, mentre



per gli altri è questione di poco; d'altra parte anche la U.S. Navy sta vendendo per demolizione le unità ancora in suo possesso, quando non le utilizza come navi-bersaglio. Per sostituirli gli ammiragli ellenici guardano agli "Spruance", i super-caccia da 7.800 t. realizzati in 31 esemplari tra il 1975 ed il 1983, e in via di disarmo sin dal 1999. La Marina greca aveva già trattato per i quattro "Kidd" (versione modificata degli "Spruance", ordinati dall'allora Scià di Persia nel 1973, ma poi completati nel 1981-1982 per la U.S. Navy, e in disarmo dal 1999-2000); questi sono stati invece venduti a Taiwan nel 2001. All'inizio del 2004 la Marina ha affidato alla società VSE Corporation, specializzata in questo settore, un contratto da 100 milioni di dollari per riattivarli entro il 2005-2007. La sorte degli altri "Spruance" resta incerta; la U.S. Navy, che inizialmente pensava ad un loro ritiro dal servizio diluito sino al 2018, intende ora procedere entro l'Anno Fiscale 2006. Le navi – soprattutto quelle ammodernate negli anni '90 (che però al momento sembrano destinate a restare a disposizione della Naval Reserve, a parte il *Radford* passato ad attività sperimentali) - potrebbero interessare anche a Brasile, Turchia, Australia e Canada. Di recente Taiwan – già impegnata nell'acquisizione dei "Kidd" - ha inoltre espresso il desiderio (in realtà non condiviso da tutti gli ammiragli) di sostituire le fregate ex U.S. Navy tipo "Knox" proprio con una mezza dozzina di "Spruance", standardizzando così la propria flotta d'altura. Le grandi dimensioni, che offrono ulteriori margini di crescita, la ricchezza di sistemi d'arma e sensoristica in dotazione, l'apparato motore potente e affidabile, ne fanno piattaforme particolarmente appetibili per Marine di media potenza, anche se l'equipaggio che richiedono (335 uomini) è molto numeroso. Non va però dimenticato che nel 2004-2005 la Marina americana intende ritirare dal servizio anticipatamente (sostituendoli con un ultimo ordinativo di "Arleigh Burke") i cinque incrociatori AEGIS classe "Ticonderoga - la serie", entrati in servizio nel 1983-1987: queste unità, prive del sistema missilistico a lancio verticale, già aggiornate dal 1991, non vengono però sottoposte ai programmi di ammodernamento CCP (Cruiser Conversion Program) e "Smart Ship", volti a dare loro capacità antimissile tattico-balistica (TMBD) e ad aumentarne l'automazione, riducendo così di 46 elementi l'equipaggio. I cinque "Tico" però - pur risultando molto più appetibili degli "Spruance" (a quasi parità di personale imbarcato) - difficilmente saranno ceduti, e dovrebbero andare nella Naval Reserve. Taiwan aveva avanzato richiesta per averli al posto dei "Kidd", ma Washington ha detto di no; forse solo Australia, Canada e Turchia potrebbero avere delle chance, laddove decidessero di abbandonare gli ambiziosi programmi nazionali volti a dotarsi di grandi unità AAW.

- **Fregate.** Alla fine degli anni '80 la U.S. Navy, che nei due decenni successivi aveva dovuto rinfoltire la linea antisom sguarnita dall'uscita di scena delle vecchie unità costruite negli anni '40, disponeva di ben 115 fregate. Le prime ad uscire di scena, nel 1988-1989 furono quelle realizzate, in un numero ridotto di unità (18 in tutto), nelle classi "Bronstein", "Garcia" e "Brooke". Le due "Bronstein" sono state vendute alla Marina messicana nel 1993, mentre delle 10 "Garcia" quattro sono state destinate alla cannibalizzazione, quattro



sono andate al Brasile (classe "Parà") e due al Pakistan, che ha anche ricevuto quattro delle sei "Brooke", sostanzialmente identiche. Unità robuste, affidabili e ben equipaggiate per la lotta antisom, le "Garcia-Brooke" hanno conosciuto una lunga seconda vita. Il Pakistan le ha affittate nel 1989-1994, mentre il Brasile - che le aveva ricevute in leasing nell'89, ha rinnovato il contratto informale decennale nel 1994: nel 2002 due unità sono però passate in riserva, ed entro quest'anno dovrebbero lasciare il servizio anche le altre due.

E' con le "Knox" e le "Perry" che la Marina americana ha in realtà inondato il mercato. Le prime, realizzate in ben 46 esemplari nel 1969-1974 e parzialmente ammodernate dal 1984, sono unità robuste, con ottime capacità antisom e buona tenuta del mare, anche se l'apparato motore - caldaie a gasolio ad alta pressione - non è considerato dei più affidabili, e non permette prestazioni brillanti. Sin dal 1991 le fregate sono state messe a disposizione, tranne una mezza dozzina cannibalizzate, e otto passate alla Naval Reserve per attività addestrative. La prima ad acquisirle è stata la Grecia (5 unità - due in disarmo - formanti la classe "Epiru", oggi quasi completamente uscita dal servizio); Taiwan e la Turchia ne hanno fatto incetta (8 unità in linea ciascuno nel corso degli anni '90, più una-due come fonte per pezzi di rispetto), rispettivamente con le classi "Chin Yang" e "Muavenet". Le Marine di Egitto, Thailandia e Messico ne hanno acquisite due ciascuna, più una terza per i ricambi (rispettivamente classi "Damyat", "Phutthayotfa" e "Allende"), mentre ora anche le unità della Naval Reserve si sono rese disponibili, sostituite da cinque "Perry-la serie".

Se le "Knox" possono rimanere in linea con efficacia non oltre l'inizio del prossimo decennio, le 51 unità della classe "Oliver Hazard Perry", entrate in servizio tra il 1977 ed il 1988, rappresentano un ottimo affare per quei Paesi a cui gli Stati Uniti le stanno cedendo, dato che possono essere mantenute efficienti ben oltre il 2020. Ottimizzate per la lotta antisom ma dotate di capacità antinave e di difesa AAW d'area, con spazi che consentono buoni margini di crescita, negli ultimi dieci anni le "Perry" hanno iniziato in numero crescente a solcare i mari sotto altre bandiere. A farne incetta è stata ancora una volta la Turchia, arrivata a quota otto in sei anni (classe "Gaziantep": almeno un'altra unità è in disarmo per cannibalizzazione, e ci sono trattative per un eventuale nuovo lotto). L'Egitto ha in linea dal 1996-1998 le quattro "Mubarak", e altrettante la Polonia (classe "Pulaski"), con un'unità in riserva ciascuno. Il Bahrein ha acquisito nel 1997 la "Sabha" (ex USS *Jack Williams*), mentre ci sono trattative in corso con Filippine e Thailandia. E se Cile, Romania e Nuova Zelanda hanno optato per altre soluzioni, il Brasile potrebbe ripiegare su delle "Perry" potenziate in senso AAW in caso rinunciasse agli "Spruance", mentre altri potenziali clienti potrebbero essere Taiwan, Argentina, Grecia e Perù.

- **Naviglio specializzato.** E' difficile tenere il conto delle moltissime unità ausiliare o della Guardia Costiera cedute da Washington a Marine alleate. Tra i guardacoste ricordiamo soltanto che negli ultimi anni diversi Paesi minori dell'Africa e dell'America Latina hanno ricevuto le unità costruite negli anni '40, come i



“Balsam”, da oltre 1.000 t., mentre ad esempio la Guardia Costiera italiana ha ricevuto nel 1992 la *Bannock*, un ex rimorchiatore d'altura del 1941 in servizio col CNR dal 1962, ed ora impiegata come nave addestrativa.

Particolare successo hanno avuto le navi anfibe classe “Newport”. Realizzate in 20 esemplari tra il 1969 ed il 1972, sono state cedute a Taiwan (tre unità), Spagna, Malaysia, Messico e Australia (due unità) e, con un esemplare ciascuno, a Venezuela, Marocco, Brasile e Cile. Gli ultimi due Paesi sarebbero interessati a ‘raddoppiare’ pescando nelle ultime unità rimaste in disarmo nei porti statunitensi. Altri Paesi stanno pensando se convenga acquisire queste LST vecchie di trent’anni, ma ancora affidabili, soprattutto se sottoposte a lavori radicali, come quelli effettuati nella Marina cilena o nella RAN, che tra il 1994 ed il 2000 ha trasformato le sue due “Kanimbla” in moderne unità (quasi) d’assalto anfibio, anche se con costi rilevanti e tempi più lunghi del previsto. Tra il naviglio anfibio, spicca anche la vendita nel 1999 a Taiwan della LSD *Pensacola* (in linea dal 1971), della classe “Anchorage” ritirata dal servizio entro l’anno scorso, e le cui componenti sono ora disponibili (una è stata opzionata dalla Grecia), mentre da quest’anno lo saranno anche le undici LPD classe “Austin”, da 17 mila tonnellate, capaci di trasportare 1.000 uomini e sei elicotteri, e sempre risalenti all’epoca della guerra del Vietnam. Non bisogna dimenticare che un buon numero di unità anfibe ex americane degli anni’50 (“Thomaston”, “Suffolk County”) o addirittura veterane della seconda guerra mondiale è tuttora in servizio in diverse Marine, e non solo minori, a riprova della loro affidabilità.

L’usato europeo

La fine della guerra fredda e i tagli imposti alle flotte da una meno rosea situazione finanziaria ha creato anche nelle Marine europee occidentali un surplus di naviglio da indirizzare sul mercato dell’usato. A fare la parte del leone la Royal Navy, da sempre attiva nella cessione a Paesi amici (ex Dominions o ‘semplici conoscenti’) di unità di seconda mano. Ma dalla metà degli anni ‘90 anche Olanda, Francia, Germania, Svezia, Spagna e Italia hanno - chi più chi meno - avviato una politica di dismissioni mirata anche a conquistare mercati per future vendite di naviglio di nuova generazione.

- **Royal Navy.** La volontà inglese di ridurre il naviglio di scorta a 32 piattaforme (12 AAW e 20 ASW polivalenti), e la rinuncia ad una componente subacquea convenzionale hanno portato al ritiro dal servizio, dopo il 1989, di un gran numero di unità ancora valide, in taluni casi appena a ‘mezza vita’ (come le fregate Type 22), o quasi nuove (sommersibili “Upholder”). Questi ultimi, costruiti in quattro esemplari tra il 1983 ed il 1993, dopo aver prestato servizio con la Royal Navy in media per un triennio, sono stati messi sotto naftalina, per poi essere venduti al Canada nel 1998. Qui, dopo una lunga messa a punto, sono entrati in linea a partire dal 2000 come classe “Victoria”: destinati a rimanere in servizio sino agli anni Venti, saranno



oggetto di un programma di aggiornamento radicale, che prevede anche la possibile installazione di un propulsore AIP. Più variegato il destino delle fregate, da sempre oggetto di cessioni ad altre Marine minori. Se "Whitby", "Blackwood", "Salisbury", "Tribal" e "Rothesay", costruite in 35 esemplari negli anni '50-'60, sono state vendute sin dagli anni '70 a Marine come quella del Bangladesh o della Birmania, dopo la fine della Guerra Fredda è toccato a "Leander" e "Amazon" trovare la strada del mercato dell'usato. Le prime (costruite in 26 esemplari per la Royal Navy, più altre 28 per l'export) sono state acquistate da Pakistan (2 unità), Ecuador (2 unità), Cile (2 unità, da poco radiate) e India, che ha comperato la vecchia *Andromeda* nel 1995 per utilizzarla come unità addestrativa. Altre "Leander" sono state vendute per cannibalizzazione a Paesi che dispongono di unità similari, mentre un numero ridotto è mantenuto in stato di conservazione nei porti inglesi. Le sei "Amazon" (Type 21) superstiti - due erano affondate durante la guerra delle Falkland - sono state vendute al Pakistan nel 1993: relativamente recenti (erano in servizio dalla seconda metà degli anni '70), sono state sottoposte ad un radicale aggiornamento, con l'installazione di un sistema missili sup/aria LY-60N (cinese, ma riproduzione a sei celle dell'Albatros-Aspide italiano), missili "Harpoon" e CIWS "Phalanx" americani, e nuova sensoristica, come il radar di tiro RTN-10X "Orion" della Selenia. Nel 1995 è iniziata quindi la dismissione delle "Broadsword", le grandi fregate multiruolo costruite tra il 1975 ed il 1990 in 14 esemplari e tre serie. Le quattro unità della prima serie sono state vendute al Brasile (classe "Greenhalgh"), che le ha sottoposte ad un primo aggiornamento (con l'installazione di missili antinave Exocet MM-40 al posto degli MM-38 e di due pezzi da 40/70 mm) entro il 1997, riservandosi un intervento più radicale una volta completato il programma d'ammodernamento delle sei "Niteroi".

Nel 1998-2003 sono state dismesse le fregate della seconda serie (sei unità, in servizio dal 1984-1988), due delle quali vendute nel 2003 alla Romania, che le metterà in linea entro il 2006 con armi e sensoristica aggiornata (tra l'altro acquisendo pezzi SR da 76/62 mm OTO-Melara). Una terza unità è appena entrata in servizio con la Marina cilena, che è interessata ad un altro paio di esemplari (la decisione sarà presa nei prossimi mesi); l'ultima coppia di Type-22 è tuttora a disposizione, e i possibili acquirenti, per navi così recenti e dotate di ampi margini di crescita, non dovrebbero mancare: si parla di trattative con Brasile, Bulgaria, Indonesia ed Ecuador, ma potrebbero essere interessati anche Pakistan e Thailandia. D'altra parte, a fine 2003 il ministro della Difesa inglese Geoffrey Hoon ha annunciato, nell'ambito di un taglio al Bilancio 2004 di oltre due milioni di dollari, l'intenzione di disarmare anticipatamente tre caccia Type 42-la serie (uno era già passato in riserva per cannibalizzazione nel 1999) e anche le prime due fregate classe "Iron Duke" (Type 23, in linea dal 1990). Queste ultime potrebbero interessare al Cile al posto delle Type 22, anche se probabilmente la Royal Navy le terrà in riserva. Contatti sono comunque stati avviati con Portogallo, Ecuador, Brasile, Thailandia e Bangladesh.



Circa il naviglio minore, negli ultimi quindici anni la Royal Navy ha ceduto tre pattugliatori classe "Peacock" - realizzati nel 1984 per il servizio guardacoste di Hong Kong, e già ceduti nel 1988 in due esemplari all'Irlanda - alle Filippine (1997), mentre dei nove "Island" (OPV da 1.700 t. di fine anni '70) due sono stati cannibalizzati, sei sono stati ceduti al Bangladesh (1993-2003) e uno a Trinidad e Tobago. Dei caccia-dragamine delle classi "River" ed "Hunt" (costruiti negli anni '80 in 25 esemplari), 11 esemplari del primo modello sono già stati ceduti al Brasile (7 unità) e Bangladesh (4), mentre l'*Orwell* viene impiegato dalla RN per l'addestramento. Due "Hunt" sono invece stati ceduti alla Grecia nel 2001 nell'ambito del contratto per le nuove corvette d'attacco tipo "Super Vita".

Nel 1989 è stata venduta a Singapore una nave da sbarco classe "Sir Lancelot" (di cui altri esemplari saranno resi disponibili dal prossimo rinnovo della componente inglese), mentre il Brasile si è detto interessato ad acquistare le due unità d'assalto anfibio classe "Fearless", in servizio nel 1965-1967 e disarmate nel 1999-2003, mentre si stanno rendendo disponibili (ed alcuni contratti di vendita sono prossimi alla firma) le rifornitrici degli anni '60-'70 classe "Ol" e "Rover" (una delle quali già ceduta all'Indonesia nel 1992, mentre una "Leaf" era stata ceduta all'Australia nel 1989).

- **Marine continentali.** Sino alla fine della Guerra Fredda le marine continentali europee non hanno mai avuto molte unità da cedere di seconda mano ad altri Paesi, limitandosi al trasferimento di qualche vecchia nave logistica. Solo l'**Olanda** (che negli anni '60 allineava una numerosa flotta destinata a coprire gli ultimi lembi del suo impero coloniale, con una portaerei, due incrociatori e decine di caccia e fregate) quando dopo il 1970 decise - su esempio inglese - di ridurre le sue forze navali, fece diversi affari sul mercato dell'usato. Al solo Perù furono venduti gli otto cacciatorpediniere classe "Friesland" e i due incrociatori "De Ruyter" (uno dei quali ancora in servizio, anche se prossimo al disarmo), oltre a dragamine e naviglio logistico, mentre la portaerei prendeva la rotta per l'Argentina. All'ex perla delle colonie olandesi, l'Indonesia, mentre venivano costruite ex novo tre fregate e due cacciamine, dal 1986 al 1990 sono state cedute le allora ventenni fregate classe "Van Speijk", 6 unità derivate dalle "Leander" inglesi e costruite tra il 1963 ed il 1968, e aggiornate radicalmente all'atto del trasferimento con nuova sensoristica, missili antinave "Harpoon" e AAW "Mistral", artiglieria e sistemi antisom italiani. Dopo il 1989 l'Olanda ha ceduto un'altra serie dei suoi gioielli: innanzitutto le fregate classe "Kortenaer", costruite tra il 1975 ed il 1983 in otto esemplari, più due realizzati per la Grecia. Unità particolarmente moderne e affidabili, con ampi margini di crescita in vista di ulteriori aggiornamenti, già avviati dalla Marina ellenica, che dal 1982 schierava le due "Helli", cui si sono affiancate altre quattro fregate tra il 1993 ed il 1997, mentre un'ultima coppia è di prossimo trasferimento. Altre due "Kortenaer" erano state vendute nel 1996 agli Emirati Arabi Uniti (classe "Abu Dhabi"), seguite pochi anni dopo da tre moderni cacciamine, sempre ex olandesi, tipo "Tripartito". Ma il colpo grosso l'ha fatto il Cile, che all'inizio del 2004 ha annunciato un maxi-accordo che prevede il trasferimento, tra il giugno 2005 e l'aprile



2007, delle due "Van Heemskerck", versione AAW delle "Kortenaer" in linea dal 1986; del pacchetto - del valore di 350 milioni di dollari - fanno però anche parte due fregate classe "Karel Doorman" in servizio dal 1993, e che possono tranquillamente operare -una volta aggiornate - per un altro quarto di secolo. Restano invece invenduti due ancor validi 'pezzi' della Koninklijke Marine, ossia i due caccia-conduttori classe "Tromp", in linea nel 1976 e disarmati nel 2000-2002, ma ancora piuttosto prestanti - se adeguatamente aggiornati -, mentre per i due sommergibili tipo "Zwaardvis", derivati dal "Barbel" americano e particolarmente innovativi quando entrarono in linea nel 1972, tanto da essere riprodotti 15anni dopo per Taiwan, il futuro resta incerto. Disarmati nel 1995-1996, dopo aver suscitato l'interesse di Egitto, Arabia Saudita e Taiwan, nel 2000 sono stati affittati alla Malaysia con la speranza di vendere poi al Paese asiatico (deciso a dotarsi di una componente subacquea) il progetto "Moray". La Marina malese ha però restituito i battelli, affittando invece un'unità francese tipo "Agosta", in attesa di ricevere i due "Scorpene" ordinati nel giugno 2002. Al Pakistan, infine, è stato ceduto nel 1994 il rifornitore di squadra *Poolster*, vecchio di 30 anni, ma unità innovativa all'epoca della realizzazione.

Di recente anche la **Francia** ha trasferito diverso materiale navale disarmato in anticipo su tempi previsti. All'Uruguay sono così andate, nel 1988-1991, le tre fregate classe "Commandant Rivière" (ora "General Artigas"). Queste, risalenti ai primi anni '60, potrebbero essere sostituite da altrettante corvette classe "D'Estienne d'Orves", da 1.300 t. e armate con missili "Exocet" MM-38 e "Simbad/Mistral" sup/aria, costruite tra il 1976 ed il 1984 in 17 esemplari, più tre per l'Argentina. Proprio Buenos Aires potrebbe essere interessata ad alcune unità similari di seconda mano, visto che Parigi sin dal 1997 ha iniziato a dismettere le sue: oggi ne restano attive una mezza dozzina, mentre altrettante risultano disarmate; cinque sono state cedute alla Turchia, mentre le Filippine sono interessate a tre unità. Sempre alla Marina turca sono poi stati ceduti, nel 1998, i cinque cacciamine "Circé", costruiti 25 anni prima, ribattezzati classe "Edincik". Nel 2002 è stato affittato alla Malaysia per compiti solamente addestrativi l'*Ouessant*, l'ultimo dei quattro sommergibili classe "Agosta" in servizio dal 1978, e disarmati nel 1997-2001 (solo il capoclasse viene ancora impiegato a Tolone per compiti sperimentali).

All'estero sono andate anche diverse unità logistiche, compresa la *Durance*, capoclasse di una serie di moderni rifornitori di squadra costruiti in più lotti tra gli anni '70 e '80, e ceduta all'Argentina nel 1998. Ed è sempre in Sud America che Parigi ha fatto il vero affare, vendendo nel 2000 al Brasile la portaerei di squadra *Foch* (vecchia di 37 anni) per 42 milioni di dollari, comprensivi di una revisione generale e di pezzi di ricambio ricavati dalla *Clemenceau*, disarmata nel 1997 e venduta per demolizione nel 2003. Ribattezzata *Sao Paulo*, l'unità ha preso servizio a fine 2001, e rimarrà in linea presumibilmente sino al 2015.

La Germania, dopo la riunificazione (1990) e con la fine della Guerra Fredda, si è trovata in una situazione molto particolare. Da una parte tagli legati a problemi di bilancio e ridimensionamenti dello strumento militare



creavano all'interno della Bundesmarine un surplus di materiali ancora validi ed esportabili. Dall'altra Bonn aveva ereditato assieme alla ritrovata Germania orientale anche il suo apparato militare, che comprendeva una flotta di tipo costiero ma non disprezzabile. Dal 1991 questa flotta è stata messa in vendita, tranne alcune unità obsolete destinate alla fiamma ossidrica, ed altre prototipiche incamerate dalla Marina federale, come le corvette classe "Sassnitz" assegnate al servizio guardacoste. All'Indonesia, nel 1992, è stata venduta una vera e propria flotta 'chiavi in mano', comprendente 16 corvette tipo "Parchim", 14 navi da sbarco classe "Frosch" e nove dragamine/pattugliatori tipo "Kondor". Questi ultimi sono stati ceduti anche ad Uruguay (4 esemplari), Tunisia (5), Malta (3), Estonia e Lettonia (con 2 unità ciascuna). Nel 1992 è poi stata venduta alla Spagna una nave SIGINT/ELINT classe "Darss", costruita 10 anni prima. Sempre all'Indonesia erano stati ceduti, nel 1998, cinque sommergibili tipo U-206A modificato (uno dei quali da cannibalizzare) tratti questa volta dal surplus della Bundesmarine, ma la grave crisi esplosa nel gigante asiatico ha cancellato l'affare. Dal 1997 la Marina federale ha anche iniziato a disarmare numerose motomissilistiche classe "Tiger", derivate dal riuscitissimo progetto franco-tedesco "La Combattante", e costruite nel 1972-1976 in 20 esemplari: sei sono state cedute al Cile, che ha un'opzione per un'altra coppia, mentre alla Grecia ne sono andate sei, trasferite nel 1993-2001, dopo che erano già state cedute, nel 1991, le cinque corvette antisom tipo "Thetis" (classe "Niki"), di prossima radiazione. Va ricordato che dal 2005 la Germania inizierà adismettere le motomissilistiche classe "Albatros", realizzate nel 1972-1977 in 10 esemplari, più grandi e armate delle "Tiger", e ammodernate nella prima metà degli anni '90, mentre dopo il 2010 dovrebbe toccare alle derivate "Gepard" (10 unità in linea nel 1982-1984), aggiornate nel 1993-1999 con nuovi sistemi di comando e controllo e "Sea Ram" per la difesa di punto. Molte le cessioni da parte della Marina tedesca anche nel settore del naviglio specializzato e logistico. Radiati nel 1998-2000, i caccia-dragamine classe "Lindau" e i dragamine litoranei tipo "Frauenlob", pur risalenti agli anni '60, sono stati trasferiti a numerose Marine, e oggi navigano sotto le bandiere dei Paesi baltici, della Georgia e di Papua, mentre i piccoli rifornitori da 3.600 t. classe "Lüneburg" (di fine anni '60) sono andati nel 1997-1999 a Colombia (2 unità) e Grecia (2 unità). Dal 1989 erano invece già state trasferite alla Turchia le quattro navi appoggio classe "Rhein" da 3.000 t., realizzate all'inizio degli anni '60 ed utilizzabili anche come pattugliatori e navi scuola d'applicazione. Alla Grecia sono invece andati, nel 1990, sei LCU (classe "Naxos") da 430 t.

Italia, Spagna e Scandinavia sono in questi quindici anni rimasti abbastanza ai margini di questo mercato dell'usato navale', pur con qualche recente e clamorosa eccezione. Per le Marine nordiche un ostacolo a tali operazioni è rappresentato dal fatto che le unità in servizio sono adatte particolarmente agli scenari locali, meno a quelli oceanici o di altri teatri e climi.

Invece Roma e Madrid, pur avendo creato - in momenti diversi (anni '60 per la MM, anni '80 per l'Armada) - delle eccellenti 'Marine di qualità', hanno sempre dovuto fare i conti con bilanci risicati, che costringevano a



sfruttare sino in fondo le piattaforme in servizio. Se radiati una volta toccato il quarto di secolo, l'incrociatore *Vittorio Veneto* e i due caccia classe "Audace" avrebbero potuto trovare rispondenza sul mercato: invece l'ex ammiraglia della flotta, passata in riserva pochi mesi fa, se andrà tutto bene diverrà nave-museo dopo aver servito per sette lustri, mentre per i due vecchi (e ancora validi) caccia AAW in linea dal 1972-1973 di disarmo non si parlerà ancora per un paio d'anni. Nel 2003, tuttavia, anche la **Marina italiana** ha fatto il suo primo affare sul mercato dell'usato, vendendo per 40 milioni di euro due fregate classe "Lupo" (ammodernate a fondo nel 1991-1995, in riserva dal 2001) al Perù, che già dispone delle quattro similari "Carvajal"; il contratto prevede l'aggiornamento - entro il 2004 - di *Lupo* e *Orsa* (in servizio rispettivamente dal 1977 e dal 1980), e opzioni per il sostegno tecnico all'ammodernamento delle quattro fregate peruviane e il trasferimento, nel 2005, anche delle ultime due "Lupo" (*Perseo*, *Sagittario*) disarmate nel 2002-2003. Dal 2007 inizierà poi la dismissione del primo lotto di quattro fregate classe "Maestrale", in servizio dal 1982-1983 e aggiornate nel 1998-2002; e se la capoclasse dovrebbe prendere il posto della *Carabiniere* come nave per esperienze, le altre tre potrebbero trovare la strada della vendita di second mano, anche se logorate dal servizio al pari delle "Lupo". Scarso successo ha invece avuto la messa in vendita, nel 2000, dei sei aliscafi lanciamissili tipo "Sparviero", risalenti alla prima metà degli anni '80, molto validi ma costosi da gestire, anche destinandone due alla cannibalizzazione. Parimenti, non hanno sinora avuto successo le trattative (con Portogallo e Sudafrica) per la cessione dei quattro sommergibili classe "Sauro-serie I e II", in servizio dal 1980-1982 e ammodernati nel 1990-1995. Il capoclasse, disarmato nel 2001, è ora destinato ad essere esposto al nascente Museo del mare di Genova, mentre per gli altri tre (il cui ritiro sarà completato nel 2005), ancora utilizzabili per un decennio se aggiornati, non si intravede per ora una soluzione, a meno che non interessino ad interim a qualche Marina minore sudamericana o asiatica, magari in attesa di ottenere - dopo il 2010 - i più prestanti *Prini* e *Pelosi* ("Sauro-IIIserie"), in linea dal 1988-1989 e da poco radicalmente modernizzati. Molto ridotti (e per lo più a titolo di aiuti gratuiti a Paesi amici) i trasferimenti di naviglio ausiliario: due cisterne per acqua (compresa la *Simeto* del 1988) sono andate alla Tunisia, mentre alla Grecia nel 1995 sono stati ceduti due caccia-dragamine tipo "Alberi", vecchi di 40 anni, ma trasformati a inizio anni '80 e di nuovo ammodernati dopo il trasferimento. Un paio di unità minori ed alcune vedette della Guardia Costiera e della Guardia di Finanza sono poi andate ad Albania, Tunisia e Malta nell'ambito degli accordi per il controllo del traffico di clandestini in Mediterraneo. Un caso del tutto a parte è poi quello relativo alla 'flotta chiavi in mano' ordinata nel 1980 dall'Iraq all'industria cantieristica e high-tech italiana: allora definito come il 'contratto del secolo', poi colpito dagli embarghi del 1986 e 1990, il progetto ha partorito quattro fregate tipo "Lupo", sei corvette e un rifornitore di squadra. Quest'ultimo è internato in Egitto, quattro corvette sono state rivendute alla Malaysia nel 1995-1997, e le fregate sono state acquistate dalla Marina italiana nel 1993 (classe "Artigliere").



Anche la **Marina spagnola** sinora si è potuta privare di poche unità: uno dei maggiortrasferimenti è stato realizzato nel 1996-1999, con la cessione alla Colombia di quattro cannoniere classe “Lazaga” (del 1977, con un’opzione per altre due) e del pattugliatore costiero da 380 t. *Cormoran*, costruito quest’ultimo per sperimentazione nel 1989 e disarmato nel 1994. Nel 1999 è stato ceduto alla Mauritania il rimorchiatore oceanico/nave appoggio *Poseidon*, del 1964; nei prossimi anni l’Armada potrebbe poi mettere in vendita le fregate classe “Balears” (versione AAW delle “Knox”, in linea dal 1973-1976 ma aggiornate nel 1985-1991), dal 2003 in fase di disarmo, e le sei cannoniere classe “Barcelo” degli anni ‘70.

Tra le **Marine scandinave** è quella svedese ad essersi proposta con più successo sul mercato dell’usato: il colpo grosso Stoccolma l’ha fatto nel 1995, quando ha venduto a Singapore i cinque sommergibili “Sjöormen”, risalenti al 1969 ma completamente ammodernati nel 1997-2002; un affare, perché la Marina singaporesa è ora interessata ai futuri “Viking” scandinavi.

Nel 2001 la Marina svedese, sempre nell’ambito del programma multinazionale per i nuovi sottomarini AIP, ha ceduto alla Danimarca il *Najad* (classe “Nacken”, del 1980), mentre entro il 2004 si renderanno disponibili per vendita (Singapore, Danimarca e Portogallo sono possibili opzioni) due battelli classe “Vastergotland”, risalenti appena al 1987-1988. Tra il naviglio minore, il posamine/nave appoggio *Alvsborg* è stato venduto nel 1995 al Cile.

Tutti i Paesi scandinavi stanno poi contribuendo, assieme ad altri membri NATO, alla creazione delle forze navali di Estonia, Lettonia e Lituania, trasferendo in 10 anni un pattugliatore “Magen” danese, 3 ex motomissilistiche classe “Storm” norvegesi, una mezza dozzina di guardacoste ex finnici e diversi mezzi ausiliari minori. La maggiore unità trasferita è stata la fregata danese *Beskytteren* (1.970 t., del 1976), in servizio dal 2000 con la Marina estone come *Admiral Pitka*. La Danimarca ha anche ceduto recentemente alla Namibia il pattugliatore *Havørnem* (da 500 t. e con ponte di volo), tipo “Osprey”, costruito nel 1979.

Le eccezioni

Nemmeno le Marine minori sono esenti dalle cessioni di naviglio usato, generalmente al fine di ‘fare cassa’. Un esempio tipico è stato quello del **Cile**, quando l’Armada nel 1999 mise in riserva per vendita la nave da sbarco *Maipo* (in servizio da soli 17 anni) e la più anziana (primi anni ‘60) *Almirante Montt*, un rifornitore di squadra già acquistato di seconda mano dalla Royal Navy nel 1982, ma ancora in buone condizioni, oltre ad un’unità idrografica, tre rimorchiatori, una cisterna costiera e un mezzo sanitario. Anche la **Marina uruguaiana** ha di recente offerto le tre vedette d’altura classe “Vigilante”, costruite in Francia nel 1981. Ma tra le realtà secondarie presenti sul mercato dell’usato quella più vivace è sicuramente rappresentata da **Israele**. Sempre attento a disporre di una Marina necessariamente piccola ma ‘allo stato dell’arte’,



l'Ammiragliato israeliano non ha esitato a cedere, negli ultimi quindici anni, unità ancora valide al fine di recuperare risorse da investire in nuove costruzioni, fornendo contemporaneamente anche licenze di produzione e sostegno tecnico per nuove costruzioni all'estero. Proprio il Cile ha approfittato della disponibilità, acquisendo sin dal 1980 due motomissilistiche tipo "Saar IV" semi nuove, poi affiancate nel 1989 da due più anziane "Saar III" (radiate nel 2001), e nel 1997 da quattro "Saar IV/4.5" (queste ultime dotate di elicottero), mentre contemporaneamente ordinava 10 vedette tipo "Dabur" nuove di zecca. Dopo trattative infruttuose con l'Ecuador, Israele ha poi venduto alla Polonia i tre sommergibili classe "Gal" del 1978, mentre anche le ultime sei "Saar 4/4.5" sono in fase di dismissione assieme alle superstiti "Dabur".

Sono però soprattutto le quattro grandi Potenze navali euro-asiatiche a rappresentare una eccezione nel panorama delle 'flotte di seconda mano'. Il **Giappone**, che rinnova le sue forze con grande rapidità (i suoi sommergibili vanno in pensione prima dei 20 anni di servizio attivo), non è uso cedere le unità dismesse, preferendo tenerle in riserva o adoperarle per attività addestrative una volta ritirate dalla prima linea. L'**India** si regola allo stesso modo, con la differenza che il suo naviglio viene sfruttato sino in fondo. Solo dopo il 1972 si era registrata la cessione di alcune unità minori (comprese due vedette costiere da 150 t.) al neonato Stato del Bangladesh. Tuttavia, negli ultimi anni la Marina indiana ha accelerato i tassi di ricambio della flotta, tanto da disarmare alcune unità risalenti agli anni '70 (sommergibili "Foxtrot", fregate "Nilgiri", corvette "Petya") e ancora utilizzabili, soprattutto mettendone alcune a disposizione per cannibalizzazione. Proprio riguardo i "Foxtrot" (che con adeguato ammodernamento potrebbero restare in linea sino al 2015) alcune fonti parlano di un interesse da parte della Marina vietnamita, decisa a dotarsi di battelli medio-grandi.

Russia e Cina, invece, stanno battendo vie diverse. Mosca e Pechino, dopo aver per decenni esportato navi e 'amicizia' politica all'unisono, si sono date al mercato. Non a quello dell'usato, però, poiché privilegiano la vendita di naviglio nuovo di trinca. E quando esportano una piattaforma usata, lo fanno nell'ambito di 'pacchetti' comprendenti altri pezzi pregiati. Così, a gennaio, Mosca - che dall'inizio degli anni '90 non cedeva più unità di seconda mano, se non si conta la spartizione della Flotta con le nascenti ex Repubbliche Sovietiche - ha venduto all'India per 1,6 milioni di dollari la portaerei *Admiral Gorshkov* (in servizio con la Flotta Rossa dal 1987 al 1994). Ma del contratto fanno parte, oltre ai grandi lavori di ricostruzione (che vedranno lo sbarco dei sistemi d'arma offensivi e la sostituzione dei sistemi di punto e SAM, della sensoristica, il rifacimento del ponte - con l'allungamento e l'installazione di uno sky-jump da 14.3° - e il potenziamento degli elevatori), l'acquisizione di due pacchetti' aeronautici. L'aviazione navale indiana infatti si doterà di sedici caccia d'attacco MiG-29 FULCRUM (12 monoposto 'K' e quattro biposto 'KUB'), con relativi simulatori e supporto logistico, nonché di cinque elicotteri AEW Ka-31, ad un costo di 815 milioni di dollari. Sempre Mosca ha venduto nel 1996 - questa volta alla Cina - due cacciatorpediniere classe "Sovremeny" rimasti incompleti sugli scali dopo la caduta dell'URSS. In questo caso si tratta di fatto di unità ex novo, e



con l'accordo (poi andato a contratto nel 2002) di acquisire altri due caccia in versione modificata. Le altre unità russe passate in disarmo in quest'ultimo quindicennio restano però in attesa più della fiamma ossidrica dei demolitori che di compratori di seconda mano, poiché l'industria nazionale preferisce spingere su quelle nuove realizzazioni che la Marina non può per ora permettersi di comperare. Solo qualche pezzo di pregio particolare potrebbe essere messo all'asta, come gli incrociatori da battaglia classe "Kirov" o i sottomarini d'attacco tipo "Victor III" (entrambi a propulsione nucleare), ma pochi Paesi – al più Cina ed India - potrebbero essere interessati.

Pechino dal canto suo si è per ora limitata a cedere a Nazioni amiche (Bangladesh, Birmania, Sri Lanka, Tanzania, Pakistan) unità minori, come i cacciasommergibili "Hainan" e "Shanghai" (costruite in più serie tra il 1960 ed il 1996 ed ora in fase di dismissione), motomissilistiche tipo "Huang Feng" ed "Hegu", e naviglio logistico. Sembra che la Corea del Nord abbia chiesto alcuni dei sommergibili classe "Romeo" passati in riserva negli ultimi anni, ma non ci sono conferme. Anche per la Marina cinese, tuttavia, la dismissione di unità realizzate negli anni '70 (caccia "Luda I" e fregate "Jiang Hu I", sommergibili tipo "Ming") potrebbe fornire naviglio ancora utilizzabile da qualche piccola Marina asiatica (Birmania, Vietnam, Cambogia) decisa a lasciarsi alle spalle l'angusta linea costiera...