



i Documenti di Analisi Difesa

SOMMERGIBILI: CORSA AL RIARMO IN ASIA - PARTE I

DI GIULIANO DA FRE'

Agosto 2012 - Dagli anni '90 le forze navali dei paesi della regione Asia-Pacifico sono protagonisti di una corsa al riarmo navale che ha pochi precedenti. Uno sviluppo che comprende varie tipologie di unità, alcune a valenza anche simbolica, come le tipiche capital ship del XXI secolo, ossia portaerei/portaeromobili e sottomarini nucleari. Proprio i battelli subacquei, convenzionali (diesel-elettrici o AIP) e non, rappresentano oggi un'importante fetta della produzione cantieristica, locale (anche se quasi sempre con assistenza e su licenza straniera, se si eccettuano Cina e Giappone) o tramite acquisti sul mercato internazionale. Quasi sempre queste acquisizioni riguardano battelli di nuova costruzione, anche se chi decide di entrare nel club dei sommergibilisti preferisce fare inizialmente ricorso all'usato di qualità. Si calcola comunque che entro il 2025 nella regione potrebbero prestare servizio circa 150 battelli convenzionali e tra i 20 e i 30 battelli nucleari, cinesi e indiani, e senza contare eventuali programmi "nuke" in valutazione da parte australiana e canadese.

Non considerando le forze subacquee di Stati Uniti e Russia, già analizzate in precedenti lavori, e che non gravitano esclusivamente sul Pacifico, anche se Mosca e Washington (in questo caso in funzione di contenimento della potenziale minaccia cinese), stanno tornando a concentrare attenzioni e risorse nell'area, le flotte subacquee asiatiche si possono suddividere in quattro grandi gruppi.

Il primo comprende le due grandi potenze regionali, Cina e India, che seguono una strategia di acquisizioni che punta molto sulla quantità dei



Type 039G/G1 (Song Class) Diesel-Electric Submarine

battelli, con scarsa attenzione alla standardizzazione, e includendo mezzi tradizionali, AIP e nucleari, anche strategici. All'altra estremità del balance of power sottomarino, c'è il gruppo dei "nuovi delfini" asiatici, che dagli anni '90 si è esteso a Singapore e Malaysia, mentre da anni gli ammiragli di Thailandia, Filippine, Bangladesh e Birmania sognano di poter aggiungere al crescente numero di fregate e corvette delle loro flotte, anche una componente subacquea. Due gruppi molto diversi, quindi, che sono al centro della prima parte di questo lavoro. Degli altri due raggruppamenti (il primo relativo ad Australia, Giappone e Corea del Sud, che punta a trovare un equilibrio tra quantità e qualità, il secondo formato da Pakistan, Corea del Nord, Vietnam, Indonesia, Taiwan, paesi decisi a fronteggiare potenziali avversari di taglia più

forte della loro, puntando sulla creazione di piccoli reparti subacquei ad alta valenza tecnologica e operativa), parleremo in un successivo lavoro.

Cina: i delfini del Drago

La Marina Cinese è indubbiamente la forza navale asiatica che punta di più sulla creazione di una imponente flotta di sommergibili, sia per proteggere le proprie coste, sia per operare in aree di interesse strategico (Mar Cinese meridionale, stretto di Taiwan) particolarmente adatte all'impiego di nugoli di battelli convenzionali. Senza contare che è ormai una realtà la capacità di deterrenza strategica nucleare cinese basata su un gruppo di SSBN.

Già gli ammiragli del presidente Mao acquistarono negli anni '50 dall'URSS 26 battelli tipo "Whiskey" (quasi tutti realizzati localmente su licenza), gli





ultimi dei quali ritirati negli anni '90. Dal 1960 iniziarono quindi a entrare in servizio i battelli tipo "Romeo" (Type 033), in varie versioni: i primi 4 consegnati da Mosca nel 1960, seguiti da ben 84 sommergibili realizzati su licenza tra il 1962 e il 1984. Se si considerano anche gli 8 "Ming" (versione locale derivata dai "Romeo") realizzati negli anni '70, si comprende come Pechino puntasse molto sul numero, visto che a metà degli anni '80 poteva ormai schierare 117 battelli, comprese due unità sperimentali lanciamissili, e i primi sottomarini nucleari d'attacco.

Circa la qualità, ovviamente il discorso è assai diverso. I "Romeo" – che come i "Whiskey" erano frutto degli studi fatti dai tecnici sovietici sugli avanzatissimi U-Boot tedeschi catturati nel 1945 – erano già superati quando, nel 1967, i vertici navali cinesi decisero di sfruttarne il progetto per realizzare la prima classe (più o meno) indigena di battelli locali, ossia i "Ming" Type 035. Il fatto che questi ultimi sia ritornati in produzione nel 1987-1991 con una seconda serie, e addirittura nel 1996-2001 con un terzo lotto, per un totale di 20 unità, dimostra che le idee degli ammiragli di Pechino in materia di forza subacquea per lungo tempo sono rimaste inchiodate sul concetto di "numero". D'altra parte, i potenziali successori dei "Romeo-Ming", ossia i "Song" Type 039 – comunque derivati dai "Ming II" – non hanno rappresentato l'agognato salto di qualità, tanto da essere realizzati (nel 1991-2000) in soli tre esemplari, poi seguiti entro il 2008 da un'altra decina di battelli migliorati (Type 039G), uno dei quali nel

2006 riuscì a penetrare lo schermo di scorta antisom della portaerei americana Kitty Hawk, avvicinandosi sino a 5 miglia dalla nave, durante un'esercitazione al largo di Okinawa.

Non che questo sforzo, avviato sin dagli anni '50, non abbia avuto anche conseguenze positive. Da una parte, ha consentito lo sviluppo di un settore potenzialmente "pregiato" della cantieristica navale, consentendo alla Cina di rendersi indipendente da Mosca (alla luce della rottura dei rapporti tra le due potenze comuniste avvenuta nel 1961), nonché di ottenere qualche – limitato – successo nell'export (Egitto, Corea del Nord, Albania). Inoltre, il lungo processo produttivo dei "Romeo/Ming" ha permesso di introdurre gradualmente alcune migliorie progettuali, soprattutto dopo aver avuto accesso all'inizio degli anni '80 alla tecnologia occidentale: sugli ultimi "Romeo" (Type 33G) e sui "Ming II-III" sono così stati introdotti sonar francesi tipo Thomson-Sintra DUUX-5, mentre i "Song" sono propulsi da diesel tedeschi MTU, e possono lanciare missili antinave a cambiamento d'ambiente dai tubi lanciasiluri. Va anche detto che risultano in costruzione altri 7 battelli tipo "Song" ulteriormente migliorati (Type 039G1), con propulsione AIP.

Tuttavia sin dagli anni '90 i responsabili della Marina Cinese hanno compreso che per fare un ulteriore salto di qualità occorreva una nuova iniezione di tecnologie più avanzate; e poiché dopo la strage di Tienanmen i contatti con l'industria occidentale erano in larga parte stati inter-

rotti, Pechino è tornata a guardare a Mosca, visti anche i nuovi rapporti creati con la Russia post-sovietica.

Da qui l'acquisto di 12 battelli classe "Kilo", con caratteristiche progettuali decisamente più avanzate – nonostante l'arretratezza sul piano della sensoristica – rispetto ai "Romeo/Ming/Song".

L'ammmodernamento avviato negli anni '90 ha quindi seguito tre fasi. La prima ha visto l'acquisizione di un primo lotto di 4 "Kilo", costruiti tra 1993 e 1998 in due versioni: 877EKM (di base, configurata per l'export), e 636, più avanzata. In un secondo tempo, sono stati ordinati altri 8 sommergibili classe "Kilo", nella versione migliorata 636M, consegnati tra il 2004 e il 2006.

Sulla base dell'esperienza e degli studi effettuati sui decisamente più prestanti battelli russi, il polo cantieristico Wuchang, nel Wuhan, a partire dal 2005 (ma i dati sono abbastanza controversi) avrebbe iniziato a varare una nuova classe di sottomarini, Type 041, o "Yuan". I nuovi mezzi (che sarebbero stati ordinati in 8 esemplari, coi primi quattro Type 041A consegnati nel 2008-2009, e gli altri 4 migliorati Type 041B a seguire) sono decisamente derivati dai "Kilo", come già evidenziato dalle linee costruttive. Inoltre, non solo i nuovi battelli vengono offerti in versione export (nel 2011 era stato annunciato un contratto per 6 unità destinate al Pakistan, mai ufficializzato), ma ne è già stata annunciata una serie più evoluta, Type 043 o classe "Qing", con la prima unità varata nel settembre del 2010, e alle prove in mare nel maggio 2011. I "Qing" presentano alcune differenze rispetto ai Type 041, soprattutto dimensionali, con un dislocamento di 4.500 t, una vela più grande, timoni di coda a X. Inoltre alcune foto, che mettono in evidenza una sezione dello scafo più ampia, fa pensare che possa essere stato inserito un sistema di lancio per missili SLBM, e che uno o più battelli possano prendere il posto dei due sommergibili lanciamissili a propulsione convenzionale attualmente in servizio: il vecchio "Golf" degli anni '60, e il più recente Wonsan, un "Romeo" modificato del 1984-1989. Al momento, si stima che siano previsti circa 15 battelli tra Type 041 e 043, tutti equipaggiati con motore AIP.

Con queste nuove acquisizioni, completate o in corso, la componente convenzionale della flotta sottomarina cinese è stata decisamente modificata, e conta oggi un numero di unità dimezzato rispetto alla fine degli anni '80.

I "Romeo" più vecchi sono infatti stati radiati, cannibalizzati e rottamati (o impiegati come bersagli), e solo una ventina di battelli restano in riserva o vengono impiegati per attività addestrativa, con qualche possibilità di essere ceduti a paesi amici, come Myanmar. Stessa fine per i 3 "Ming" più vecchi: pertanto oggi risultano in servizio di prima linea una cinquantina di battelli, per un terzo tipo "Kilo/Yuan". Più lenta e complicata la creazione di una componente a propulsione nucleare, con battelli strategici e d'attacco, la cui progettazione è iniziata autonomamente negli anni '60. Un processo che ha portato alla costruzione, in un lunghissimo periodo di tempo (tra il 1967 e il 1990) di 5 SSN classe "Han", o Type 091, e di un SSBN "prototipico", lo Xia (Type 092, o Daqingyu). I primi due "Han", solo parzialmente riusciti e completati nel 1974 e 1980, sono stati radiati già una decina di anni fa per essere cannibalizzati. I tre battelli più recenti (consegnati nel 1984-1990), modificati con assistenza francese – co-

me francesi sono i sonar DUUX-5 adottati –, sono stati sottoposti a upgrade nel 1998-2000.

La costruzione dello Xia è stata invece particolarmente travagliata: impostato nel 1970, il battello è divenuto pienamente operativo solamente nel 1987. Tuttavia l'unità, che si ispira ai vecchi "Washington" americani, ha presentato diversi problemi: un secondo esemplare è stato cancellato, e lo Xia (pur imbarcando, dopo i lavori di modifica effettuati nel 1995-2002, 12 missili balistici JL-2, ossia la componente navale delle capacità di deterrenza strategica nucleare di Pechino) resta soprattutto un battello sperimentale. Dall'esperienza costruttiva e operativa ricavata dai suoi primi 6 sottomarini nucleari, infatti, la Marina Cinese ha avviato dopo il 1995 la costruzione di due nuove classi di battelli. Nel 2002 è stato varato il primo sottomarino d'attacco Type 093A (classe "Shang"), consegnato nel 2006 e seguito da una seconda unità nel 2008: altre due unità più avanzate (Type 093G) sarebbero ancora in costruzione, e alcune fonti parlano di un totale di 6-8 battelli. I Type 093, realizzati con assistenza russa e basati su un miglioramento del "Victor III" sovietico degli anni '80, hanno però dimostrato vari limiti, soprattutto in materia di rumorosità, decisamente superiore agli stessi standard russi. Pertanto già nel 2010 risultava iniziata la costruzione di due nuovi battelli Type 095, con una previsione di 5 unità, con la capoclasse che sarebbe stata varata presso il cantiere Bohai a fine 2011. I Type 095 sarebbero una via di mezzo tra "Victor III" e "Akula", con un buon livello di furtività – il paragone viene fatto con i "Los Angeles" americani, comunque progettati negli anni '70 - e risulterebbero tra l'altro armati con missili da crociera antinave HY-4. Ma secondo varie fonti sarebbe già sul tavolo dei progettisti cinesi un Type 097 ancora più avanzato. Se i nuovi battelli d'attacco andranno a sostituire gli "Han", anche se presumibilmente raddoppiando la consistenza numerica degli SSN cinesi, i progetti in corso porteranno entro il 2020 ad un netto incremento nella linea strategica. Dal 1999 è infatti stata avviata la costruzione di 4 SSBN classe "Jin" (Type 094), un discreto miglioramento – grazie anche questa volta all'assistenza russa, che si ispira ai "Delta" sovietici – rispetto allo Xia, con una dotazione di 12 JL-2. Il primo battello è stato completato nel 2008, e avrebbe raggiunto la piena operatività dopo il lancio di un missile JL-2 nel dicembre 2011. Altri due battelli risultano varati nel 2007 e in fase di completamento, mentre un quarto sarebbe stato impostato nel 2011, introducendo probabilmente alcune migliorie. D'altra parte, risulta in progettazione una nuova classe di SSBN derivati dai "Jin", denominata "Tang", o Type 096, che potrebbero trasportare 24 missili JL-2.

Dopo il 2020 la Marina Cinese potrebbe quindi allineare circa 50-60 battelli convenzionali (che secondo l'intelligence americana vengono prodotti al ritmo di due-tre esemplari l'anno), e una quindicina tra SSN e SSBN.

Va inoltre sottolineato come siano in fase di ampliamento o realizzazione tre grandi basi per sottomarini, con la Flotta Meridionale vera punta di lancia della specialità, e basata a Yulin, nell'isola di Hainan, dove è stato realizzato un nuovo molo per gli SSBN. La base è sita in un punto strategico particolarmente favorevole sia per accedere alle rotte oceaniche del Pacifico, sia per operare nelle più ristrette acque del Mar Cinese Meridionale.

India: quando l'esperienza è maestra

La Marina Indiana tiene ovviamente d'occhio lo sviluppo della sua competitorica strategica più diretta, la Cina, oltre a mantenere un netto margine di vantaggio sulla rivale diretta, ossia la Marina Pakistana. Proprio il conflitto indo-pakistano del 1965, affrontato dall'India senza unità subacquee (utili tra l'altro ad addestrare i reparti antisom), mentre il Pakistan già schierava un battello, indusse il governo di New Delhi ad acquistare in due lotti 8 "Foxtrot" sovietici, formanti le classi "Kursura" (1968-1970) e "Vela" (1973-1974), gli ultimi dei quali radiati nel 2010. Negli anni '80 e '90 la Marina Indiana ha poi potenziato la propria linea subacquea, arrivando a schierare una ventina di unità, attraverso due progetti mirati a coniugare qualità e quantità.

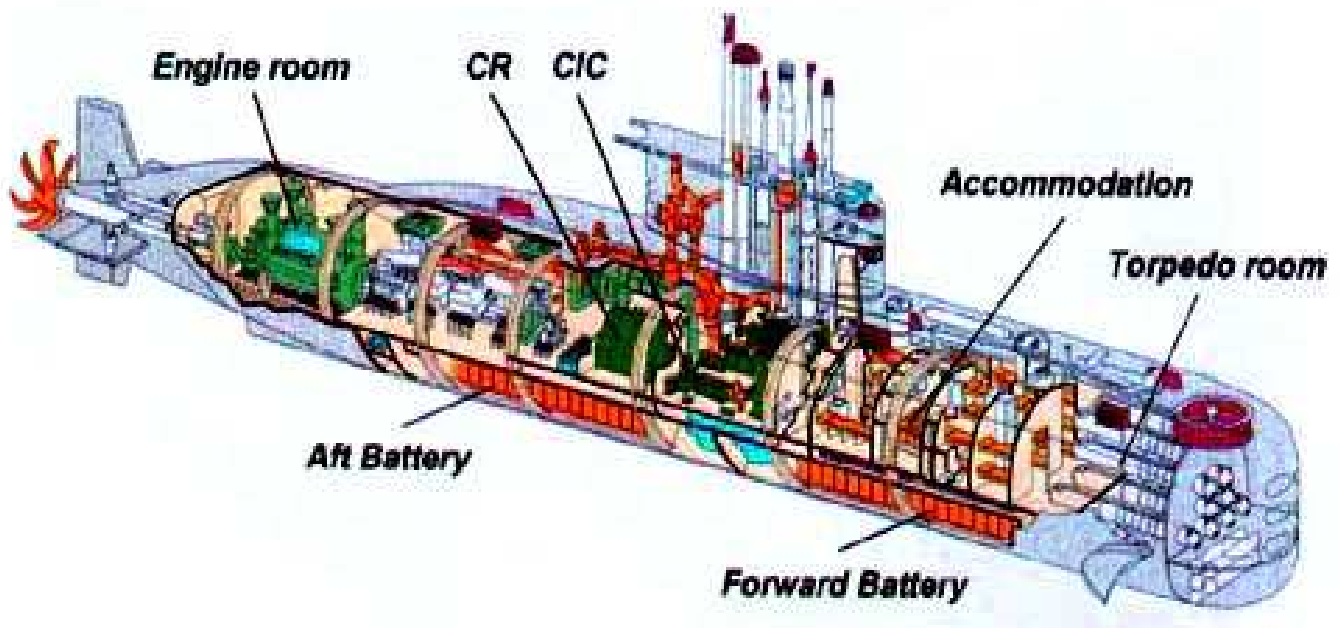
Tra il 1986 e il 1991 sono così stati acquistati 8 battelli sovietici classe "Kilo" di nuova costruzione, versione 877-EKM, cui se ne sono aggiunti altri due "improved" nel 1998-2000. Tra il 1997 e il 2012 i 10 sommergibili classe "Sindhughosh" sono tutti stati ammodernati e portati allo standard 877.3, con nuovi sensori e interventi ai motori.

Contemporaneamente, nel 1981 veniva siglato coi cantieri tedeschi HDW un contratto ancora più ambizioso, relativo a 6 battelli Type 209/1.500 (i più grandi della fortunatissima serie sviluppata a fine anni '60, e venduta in 61 esemplari). I primi due sarebbero stati realizzati in Germania, ma gli altri dovevano essere costruiti localmente, con assistenza tedesca e adeguato trasferimento di tecnologie. Se i primi due sommergibili della classe "Shishumar" sono entrati regolarmente in servizio nel 1986, la costruzione degli altri due si è protratta dal 1984 al 1994, e la terza coppia è stata alla fine cancellata, visto che oramai l'India puntava a traguardi ancora più ambiziosi. Infatti, mentre nel 1985 veniva avviato un progetto relativo alla creazione di una componente nucleare (testata attraverso l'affitto di un SSN sovietico tipo

"Charlie", il Chakra, in servizio nel 1988-1991), negli anni '90 gli ammiragli di New Delhi hanno messo a punto un insieme di progetti – conosciuti generalmente come Project 75, in quattro fasi – destinati a realizzare entro gli anni '20 ben 24 battelli convenzionali/AIP, e due classi per complessive 10 unità nucleari SSN ed SSBN, mentre presumibilmente alcuni dei "Kilo" e Type 209 più recenti resterebbero in servizio per attività addestrative e sperimentali.

La prima fase del Project 75 si è concretizzata nel 2005 col mega-contratto da 3 miliardi di dollari per 6 sommergibili tipo "Scorpene" (e 36 missili antinave Exocet SM-39), nella configurazione AIP con propulsione MESMA. L'accordo prevede la realizzazione dei battelli nel nuovo sito ricavato presso i cantieri Mazagoan di Mumbai, con l'assistenza di Thales e DCNS, e ampi trasferimenti di tecnologia: la costruzione è iniziata nel dicembre 2006, e il primo sottomarino dovrebbe essere consegnato nel giugno 2015, col 2018 fissato quale data di completamento per l'intero programma, anche se alcuni problemi tecnici e costruttivi hanno provocato dei ritardi quantificabili in un anno circa. Nel frattempo, è stata avviata la seconda fase (Project 75I), mirata ad acquistare altri 6 battelli, sempre di grandi dimensioni (anche per poter imbarcare i nuovi super-missili BrahMos) e con propulsione AIP. A giocarsi questo secondo contratto, oltre a DCNS con una versione più avanzata degli "Scorpene", ci sono anche HDW con i Type 214, e poi Navantia e Rubin. Una volta acquisiti questi primi 12 battelli AIP la Marina Indiana arriverà a schierare 24 sommergibili convenzionali, che è il suo obiettivo di massima (ma con la possibilità di arrivare a 30 unità), e a quel punto inizierà la sostituzione degli ormai vecchi "Kilo" e Type 209, con altre due serie ognuna composta da 6 battelli di nuova generazione.

L'altra componente del rinnovamento della forza subacquea indiana è poi quella nucleare. Anche qui l'India sta



Type 209

seguendo diversi percorsi in contemporanea, che (contrariamente alla strategia di procurement cinese) magari non garantiscono un buon livello di standardizzazione, ma permettono di accedere a tecnologie molto avanzate, e da fonti diversificate. I primi due battelli nucleari indiani a tagliare il traguardo sono così stati l'Arihant e il Chakra II. Il primo è un SSBN di costruzione nazionale, frutto di uno dei più ambiziosi programmi militari indiani, mirato a realizzare una classe di 4 unità destinate a formare la terza punta del tridente di deterrenza nucleare nazionale, grazie ai 12 nuovissimi SLBM (a corto raggio, 700/1.900 km, a seconda del carico) K-15 Sagarika, contenuti in quattro tubi di lancio. Lungo 112 metri e con un dislocamento stimato attorno alle 7.000 t, l'Arihant è frutto del programma ATV (Advanced Technology Vessel) avviato sin dagli anni '80 con assistenza russa, ma infarcito di prodotti hitech indigeni e occidentali, compresi sonar israeliani. Attualmente l'unità capoclasse (in costruzione dal 2001) risulta aver iniziato le prove in mare a febbraio, con consegna prevista entro il 2012; contemporaneamente, è stato varato il secondo battello (l'Aridhaman) mentre altri due sono in vari stadi di costruzione. Questi ultimi tuttavia potrebbero essere già una variante del progetto-base di maggiori dimensioni, e in grado di imbarcare 16 missili K-4 (in fase di sviluppo e con portata tra i 3.500 e i 5.000 km), allo studio sin dal 2008 con l'obiettivo di realizzare, in più fasi, fino a otto SSBN. Contemporaneamente, l'India punta a disporre di una squadriglia di SSN d'attacco. Dopo il primo test fatto col Chakra affittato dall'URSS un quarto di secolo fa (i comandanti e molti ufficiali che hanno prestato servizio su quell'unità sono poi diventati figure-chiave del programma nucleare indiano), l'India ha deciso di seguire un per-

corso simile ricorrendo di nuovo ad un battello in affitto, entrato in servizio il 4 aprile 2012 e significativamente ribattezzato Chakra (II). Si tratta del Nerpa, un sottomarino d'attacco russo tipo "Akula II" (il migliore degli SSN realizzati sinora da Mosca) impostato nel 1993, ma la cui costruzione era stata sospesa a causa della mancanza di fondi. Ripresi i lavori nell'era Putin, il Nerpa è stato consegnato nel 2009, dopo un ulteriore ritardo dovuto ad un incidente avvenuto l'8 novembre 2008 durante le prove in mare, e che ha provocato 20 morti. All'epoca era già stato raggiunto un accordo con l'India per un affitto decennale, del valore di 670 milioni di dollari. Il battello è stato consegnato il 30 dicembre 2011, quindi trasferito in India per la fase di addestramento e prove. La Marina Indiana punta, in una prima fase, ad armare almeno 6 sottomarini d'attacco: molte le opzioni sul tappeto, dalla realizzazione di un SSN indigeno (con assistenza straniera), sul modello di quanto già fatto con l'Arihant, all'acquisizione di un sottomarino di produzione estera. In questo caso i candidati più probabili potrebbero essere o una versione migliorata degli "Akula II", o una versione nucleare degli "Scorpene", già allo studio per il Brasile, che consentirebbe una maggiore standardizzazione della flotta.

Tirando le somme, se tutti i tasselli andranno al loro posto tra 15-20 anni Cina e India assieme disporranno di più di 100 sommergibili, buona parte dei quali AIP, e per un quarto a propulsione nucleare. Una forza caratterizzata da una maggiore attenzione alla quantità, alla standardizzazione, e basata su un mix di tecnologia russa e indigena, la flotta subacquea di Pechino; più piccola e "variegata", ma anche con soluzioni tecnologiche più avanzate la componente dei "delfini" indiana.



Akula II

Nuovi arrivati e vecchi sognatori: Singapore, Malaysia, Thailandia, Filippine, Bangladesh, Birmania

Il club dei "sommersgibilisti" asiatici si è andato allargando, in questi ultimi anni, tra new entry (tra queste il Vietnam, che però ha voluto fare le cose in grande, e che per varie ragioni tratteremo in un altro gruppo) e aspiranti delfini.

Ad aprire la strada è stata, negli anni '90, la Marina di Singapore, che all'epoca era impegnata ad avviare il passaggio da forza costiera a (piccola) Blue Water Navy. Nell'ambito di un potenziamento comprendente avanzatissime fregate stealth, pattugliatori e unità d'assalto anfibia, non sono infatti mancati anche i primi battelli destinati a creare una componente subacquea nazionale. Nel 1995 i responsabili della Difesa della piccola e ricchissima città-stato asiatica prudentemente decisero di procedere un passo alla volta. Il primo tassello è stato fissato con l'acquisizione di seconda mano del sommersgibile convenzionale Sjoormen, primo di una classe di 5 unità costruite negli anni '60 per la Reale Marina Svedese. Tra i sommersgibili più avanzati dell'epoca quando furono consegnati nel 1968-1969, una volta disarmati dopo un quarto di secolo di più che onorato servizio, hanno attirato l'attenzione di diversi potenziali acquirenti. Tra i motivi che hanno portato Singapore a scegliere i "Sjoormen", il limitato numero di effettivi richiesto per armare questi battelli, 28 uomini in tutto, e l'ottimo stato in cui le unità si trovavano, a dispetto dell'età. L'unità capoclasse, ribattezzata Challenger, è entrata in linea nella Marina di Singapore nel 1997, seguita entro il 2001 da Conqueror, Centurion e Chieftain, mentre un quinto battello è stato radiato per essere cannibalizzato. I 4 sommersgibili riattivati sono stati sottoposti ad un radicale programma di ammodernamento tra il 1995 e il 2001 (comprendente impianti di "tropicalizzazione", nuovi rivestimenti anticorrosione, e aggiornamento/sostituzione dei sensori), per essere adattati ad un teatro operativo diverso dalle fredde acque del Baltico. Il programma-ponte singaporesse guardava tuttavia ad un nuovo prodotto in fase di progettazione da parte della Kockums svedese per le Marine scandinave, ossia il sottomarino AIP tipo "Viking", lanciato all'inizio degli anni '90. Dopo la sua cancellazione, il 4 novembre 2005 il ministero della Difesa di Singapore ha siglato un nuovo contratto con Kockums per acquisire e ammodernare due battelli classe "Vastergotland", in servizio con la Marina Svedese dal 1987 al 2004. Ribattezzati Archer e Swordsman, dal 2008 i due battelli sono stati sottoposti ad un completo refitting, comprendente la loro "tropicalizzazione", l'adozione di nuova sensoristica, e l'inserimento di un impianto propulsore AIP tipo Stirling. Ri-varato il 16 giugno 2009, l'Archer è stato consegnato il 2 dicembre 2011, e sta completando l'attività addestrativa mirata a familiarizzare l'equipaggio col nuovo propulsore AIP; lo Swordsman è invece al momento impegnato nelle prove in mare. I due battelli, una volta pienamente operativi (entro l'anno) sostituiranno i due "Challenger" più anziani, e resteranno in linea circa 20 anni: potrebbero inoltre essere affiancati dai due restanti "Vastergotland" (già aggiornati con propulsori anaerobici) quando questi saranno sostituiti nella Marina svedese dai primi due A-26, presumibilmente attorno al 2018-2019.

Tuttavia, non è improbabile che per allora la Marina Singaporesse (che nel 2008-2009 ha anche realizzato la nave

appoggio e salvataggio per sottomarini Swift) decida di potenziare la sua componente subacquea, fissando a 6 il numero di battelli operativi, affiancando agli "Archer" almeno una coppia di unità di nuova costruzione. Potenzialmente la scelta potrebbe cadere sempre sul "made in Svezia", e si parla anzi con sempre maggiore insistenza di un coinvolgimento industriale e finanziario di Singapore nel programma A-26, vista anche la crescente capacità cantieristica e tecnologica nazionale (e i costi da affrontare per realizzare un nuovo battello avanzato, eccessivi anche per la Svezia). Eventuali intoppi potrebbero far però rientrare in corsa evoluzioni dei Type 214 (ricordiamo che Kockums fa comunque parte del colosso HDW-Thyssen Krupp) o degli "Scorpene" francesi. Questi ultimi sono d'altra parte alla base della creazione, nell'ultimo decennio, della componente subacquea della Reale Marina Malaysiana. Esattamente 10 anni fa, il 5 giugno 2002, il governo di Kuala Lumpur firmava infatti con il consorzio formato dalla francese DCNS e dalla spagnola Navantia un contratto da un miliardo di dollari per la realizzazione di due battelli diesel-elettrici tipo "Scorpene", armati con missili antinave SM-39, siluri Blackshark dell'italiana Wass. Il contratto comprendeva il sostegno della Marina Francese, che affittò alla Malaysia uno dei suoi vecchi battelli classe "Agosta", per addestrare i primi 150 sommersgibilisti della sua flotta, sino a quel momento completamente digiuna – al di là di qualche ufficiale inviato a fare esperienza all'estero – della specialità. Lo Oeussant, in servizio sotto bandiera francese dal 1978 al 2001, ha funzionato da nave-scuola presso il porto di Cherbourg dal 2005 al 2009, e il 23 settembre 2011 è stato ceduto alla Malaysia per divenire nave-museo.

Nel frattempo, il programma "Scorpene" entrava nel vivo: il primo battello, l'Abdul Rahman, impostato nel 2004 e varato nel 2007, è stato consegnato il 3 settembre 2009, seguito nel maggio 2010 dall'Abdul Razak. Risolti alcuni problemi tecnici e di dentizione, i due sottomarini (costruiti uno da DCNS e l'altro da Navantia) sono divenuti pienamente operativi un paio di anni fa presso la nuovissima base di Sepanggar, e rappresentano un importantissimo nocciolo ad alta tecnologia attorno al quale realizzare ulteriori sviluppi. L'Ammiragliato malaysiano sta infatti valutando il possibile raddoppio della flotta sottomarina, attraverso l'acquisto di una seconda coppia di "Scopene", questa volta con propulsione AIP (che verrebbe più tardi retrofittata anche sui primi 2 battelli).

In effetti i due "Abdul Rahman", oltre ai problemi e ai costi aggiuntivi provocati da alcuni difetti, finiscono per mangiarsi una buona fetta del bilancio della Marina, e con la prospettiva di avere magari una sola unità operativa quando l'altra è in manutenzione; o magari nessuna delle due. A fine aprile 2012 il comandante della Marina Malaysiana ammiraglio Tan Sri Abdul Aziz Jaafar, ha quindi confermato la volontà di implementare la componente sottomarina, partendo dall'esperienza già accumulata con gli "Scorpene", anche per fronteggiare le crescenti tensioni con la Cina.

Se Singapore e la vicina Malaysia hanno quindi ormai creato un solido nocciolo attorno al quale sviluppare una efficiente e tecnologicamente avanzata forza subacquea (anche se con "numeri" decisamente ridotti rispetto a quelli sfoggiati dai giganti regionali), altri stanno tentando di entrare in questo club.



Scorpene

Chi non ha mai abbandonato le vecchie ambizioni relative alla creazione di una componente subacquea sono gli ammiragli thailandesi. Nel 2009 il Naval Research and Development Office della Reale Marina Thailandese ha commissionato ai Bangkok Dockyard Co. il progetto per un mezzo subacqueo speciale da 20 tonnellate. All'inizio del 2010, poi, sono tornate a rincorrersi le voci - officiose - circa la possibilità di acquistare di seconda mano due sommergibili Type 209 sudcoreani classe "Chang Bogo". E' una vecchia storia, quella dell'acquisizione di battelli usati, che si ripete si da quando negli anni '80 la Marina Thailandese avviò un notevole potenziamento (comprendente fregate lanciamissili, pattugliatori, cacciamine e una mini-portaerei), poi interrotto e rallentato dalla crisi economica del 1997-1998. Si era più tardi anche parlato di un interesse per i "Sauro" italiani delle prime due serie, disarmati tra 2002 e 2005, alla luce degli ottimi rapporti tra gli ammiragli di Bangkok e la cantieristica italiana, che sin dagli anni '70 ha fornito unità leggere d'attacco, pattugliatori, cacciamine, oltre a cannoni, radar e sensoristica. Ragioni economiche e tecniche, anche alla luce dei problemi registrati con l'altro ambizioso programma relativo alla portaerei Chakri Naruebet, hanno per il momento rallentato il programma, che però nell'ultimo anno ha sembrato riprendere consistenza.

Nel marzo 2011 fonti della Marina Thailandese hanno infatti ventilato il possibile acquisto dei 6 battelli Type 206 dismessi anticipatamente dalla Marina Tedesca nel 2010-2011. Benché costruiti a metà anni '70, queste unità sono state di fatto ricostruite con il MidLife Upgrade del 1987-1992, e poi sottoposte ad ulteriori migliorie, senza contare che le altre 12 unità della classe ormai demolite o in disarmo dal 2006-2008 hanno fornito ingenti quantitativi di parti di rispetto cannibalizzate. Per una Marina che vuole farsi le ossa anche in campo subacqueo, questi

battelli sarebbero - almeno per un limitato periodo di tempo - l'ideale: solidi, affidabili, relativamente semplici ed economici, visto che si era parlato di un accordo per 220 milioni di dollari, comprensivi di ricambi e nuovo ciclo manutentivo. Ma la crisi politica e le elezioni del maggio 2011 hanno rimesso tutto in discussione, anche se le voci più recenti (febbraio-marzo 2012) rilanciano un'opzione per i "206", con 4 unità operative più due da cannibalizzare.

Sommergibili di seconda mano, o comunque non troppo sofisticati, farebbero gola anche ad altri paesi dell'area.

Negli ultimi mesi, complice anche in questo caso la crescente tensione con la Cina per le Spratly, la Marina Filippina è tornata a fare acquisti, per lo più sul mercato dell'usato (e con una mezza idea di ottenere alcune delle fregate classe "Maestrale" e "Artigliere" che la Marina Militare inizierà a dismettere già dal 2012: navi vecchie, ma meno dei cutter ceduti dalla Guardia Costiera americana e risalenti agli anni '60, e di certo più sofisticate). In quest'ottica, nel maggio 2011 è stata annunciata la volontà di disporre di alcuni sommergibili entro il 2020, ma senza fornire finora maggiori dettagli. Quasi sicuramente Manila, almeno in un primo tempo, potrebbe puntare sull'usato sicuro. E anche qui potrebbe entrare in gioco l'Italia, che entro la fine del decennio dismetterà i 4 battelli classe "Sauro" delle serie 3a e 4a, più recenti e riusciti dei "Sauro" originari (sono stati costruiti tra il 1984 e il 1995), già ammodernati a fondo nel 1999-2003, e che tra l'altro potrebbero essere affiancati da uno dei battelli più anziani per la cannibalizzazione di parti di rispetto. Una possibile alternativa potrebbero essere quei Type 209 che saranno presto dismessi da Grecia, Turchia e da altri paesi; ma Manila deve fare i conti con budget risicati sia per gli investimenti che per il mantenimento: e creare una seppur piccola forza subacquea, con relative infrastruttu-

re logistiche ad hoc, centro addestrativo, reparti specializzati, costa molto. Considerazioni economiche che frenano le ambizioni anche di altri due paesi in condizioni simili a quelle filippine, Myanmar (l'ex Birmania) e il Bangladesh.

Negli ultimi anni, grazie all'assistenza cinese e al diminuire delle guerriglie interne (che richiedevano investimenti in naviglio di sorveglianza e trasporto fluviale e costiero), la Marina del Myanmar ha iniziato ad acquistare fregate, corvette e unità leggere d'attacco, per tentare di proiettarsi un po' più al di là della linea di costa.

Nel 2010 è stato anche annunciato l'acquisto di due sommergibili tipo "Romeo" ex cinesi, ma non ci sono confer-

me circa la loro effettiva consegna: e d'altra parte un'analoga voce era già circolata a fine anni '90.

Si tratta inoltre di voci fatte per lo più circolare da ambienti vicini alla Marina del Bangladesh dove – nell'ambito di un programma di potenziamento simile a quello birmano, comprensivo di nuove fregate, corvette/OPV, unità leggere – è stata annunciata l'intenzione di acquisire entro il 2019 tre sommergibili di seconda mano. L'interesse, ancora una volta, è appuntato sui battelli Type 209 che entro fine decennio dovrebbero essere dismessi da Turchia e Corea del Sud, ma senza escludere possibili alternative.

i Documenti di Analisi Difesa

Analisi Difesa
c/o Intermedia Service Soc. Coop.
Via Rambelli, 28
40017 San Giovanni in Persiceto BO

Tel.: +390516810234

Fax: +390516811232

E-mail: redazione@analisiidifesa.it

Web: www.analisiidifesa.it



Il Magazine on-line
Diretto da
Gianandrea Gaiani