



*i Documenti di Analisi Difesa*

**I PROGRAMMI DI AMMODERNAMENTO DELLA MARINE NATIONAL ALGÈRIENNE**

**DI GIOVANNI MARTINELLI**

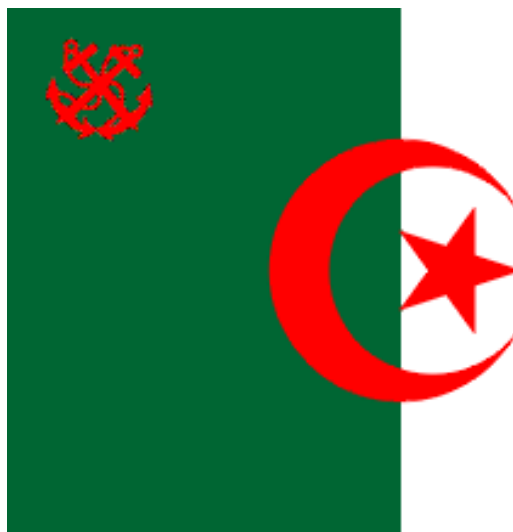
**Introduzione**

Per quanto sia ancora estremamente difficile elaborare un'analisi lucida e completa di quel vasto movimento noto con l'appellativo di "primavera araba" (vuoi perché non ancora giunto a una sua chiara conclusione, vuoi perché ha finito con il disattendere molte delle speranze che in esso erano state riposte), un dato emerge con chiarezza da questa particolare fase storica: l'aumento dell'incertezza e, di conseguenza, la comparsa di nuove sfide alla sicurezza collettiva.

E se questa considerazione è valida in termini generali, vista la peculiare collocazione geografica dell'Italia essa finisce con l'assumere un peso ancora maggiore proprio per il nostro Paese. Con una sponda sud del Mediterraneo ancora oggi solcata da tensioni di ogni tipo, diventa dunque praticamente obbligatorio accrescere il livello di attenzione verso di essa; e ciò non solo perché si parla di Paesi che per noi rivestono una grande importanza (tutti, senza nessuna eccezione) e che sono ben lungi dall'aver raggiunto una benché minima stabilità politica, ma anche perché sulla scena si stanno affacciando altri attori che puntano ad accrescere il loro ruolo nell'area e in questo specchio d'acqua, il «Mare Nostrum».

Il riferimento, chiaro e diretto, è all'Algeria, potenza regionale ormai in rapida ascesa.

Del resto, le condizioni per tale ascesa ci sono tutte e per capirlo basta volgere lo sguardo all'intero Nord Africa che rimane ancora attraversato da un elevato livello di instabilità; non solo, si pensi a un Paese come l'Egitto e a come le sue «convulsioni» politiche possono influire anche sullo



scacchiere Medio-orientale. E poco cambia se il riferimento si sposta a quell'ambito più omogeneo costituito dal Maghreb, dato che alla Libia e alla Tunisia, si aggiungono la perenne instabilità della Mauritania e la ultradecennale disputa legata al Sahara Occidentale che vede coinvolto l'altro grande Paese di quest'area, il Marocco. E a completare questo quadro già di per sé ben poco rassicurante sotto molti punti di vista, si aggiunga che anche il Sahel (si veda la situazione in Mali) rimane fonte di preoccupanti tensioni.

Ecco dunque che in questa situazione così complessa, l'Algeria si distingue nettamente da tutti gli altri Stati poc'anzi ricordati per 2 motivi fondamentali; (relativa) stabilità politica e situazione economica (altrettanto relativamente) favorevole.

Per quanto riguarda il primo aspetto, occorre dire che si tratta di una conquista tutto sommato recente; è solo agli inizi del 2002 che ha infatti terminato la guerra civile iniziata circa 11

anni prima. Un conflitto sanguinoso (in assenza di cifre certe, le stime più attendibili riferiscono di almeno 44.000 vittime) che aveva preso il via dalla vittoria del Fronte Islamico di Salvezza (FIS) nelle elezioni del dicembre del 1991. Di fronte al pericolo di una svolta islamista del Paese, le Forze Armate presero il potere con un colpo di stato nel gennaio successivo; un intervento cui faranno seguito seguono anni di repressione ma anche, anzi soprattutto, massacri e attentati per opera di diverse formazioni terroristiche. Grazie a varie iniziative di riconciliazione, alcuni spiragli si aprono a metà degli anni 90; ma è con l'elezione dell'attuale Presidente della Repubblica Abdelaziz Bouteflika nel 1999 che si ha la svolta. Da un lato prosegue infatti l'opera di riconciliazione, culminata poi in 2 amnistie, e dall'altro si intensifica il contrasto contro quelle formazioni che scelgono di non abbandonare la lotta armata. Opera di contrasto che culminerà nella sconfitta, ma non il com-

pleto annientamento, di gruppi come il GIA (Groupe Islamique Armé) e il GSPC (Groupe Salafiste pour la Prédication et le Combat); «schegge impazzite» che andranno a costituire la base per la formazione di nuovi gruppi terroristici, come Al-Qaeda in the Islamic Maghreb (AQIM), che finiranno con il costituire una rinnovata fonte di minaccia per Algeri.

Tuttavia, il ripristino di un certo livello di democrazia e di tranquillità a livello politico non è ancora sufficiente per spiegare l'attuale situazione algerina; una situazione che ha permesso, non a caso, a questo Paese di passare quasi indenne da quell'ondata di proteste (con i conseguenti sconvolgimenti politici) visti proprio con la "primavera araba". In questo senso, a giocare un ruolo determinante è stata (ed è) anche la favorevole situazione economica, determinata a sua volta dal fatto che l'Algeria è tra i maggiori Paesi produttori/esportatori di petrolio e, soprattutto, di gas naturale. La quasi totalità degli 80 miliardi di dollari di export annui è infatti rappresentata dagli introiti derivanti dalla vendita di questi 2 fondamentali prodotti; cosa ciò significhi è presto detto: una notevole quantità di valuta pregiata che garantisce fondamentali economici più che discreti e, soprattutto, ingenti risorse da destinare alle proprie Forze Armate.

Per dare alcuni riferimenti, il bilancio della Difesa relativo al 2013 è previsto che sia di poco inferiore ai 10,5 miliardi dollari, con un'incidenza rispetto al PIL di circa il 4%; una cifra considerevole che conferma Algeri nella posizione di "biggest military spender" di tutta l'Africa e che, nonostante il fatto che essa sia in parte viziata dal recente passaggio al ministero della Difesa di forze prima assegnate a quello dell'Interno, ci ricorda come questo Paese abbia quasi triplicato le proprie spese militari nell'arco di un decennio. Una crescita costante che ovviamente riguarda anche la Al Quwwat Al Bahria Al Djaz'eria o Marine Nationale Algérienne che, altro aspetto interessante riguardante in maniera specifica il settore navale, sta anche conoscendo un certo affrancamento dal fornitore tradizionale (per non dire esclusivo): l'Unione Sovietica prima e la Russia poi.

Un cambiamento che, cominciato negli anni 80, sta assumendo proporzioni via via più vistose e che, peraltro, finisce con il riguardare e coinvolgere direttamente anche il nostro Paese.

### **Marine Nationale Algérienne**

Per meglio analizzare l'attuale situazione della Marina algerina e le sue linee di sviluppo, occorre proprio partire dalla considerazione poco sopra accennata; fin dalla sua fondazione, avvenuta nel 1962 a conclusione della guerra che porterà all'indipendenza dell'Algeria dalla Francia, l'apporto di Mosca è stato fondamentale, sia nella già citata fornitura di equipaggiamenti sia nell'organizzazione (nonché nell'addestramento) della Marina stessa. Per lungo tempo tuttavia, l'importanza attribuita a questa Forza Armata è stata di gran lunga inferiore a quella garantita all'Esercito e all'Aeronautica di Algeri. Con una dimensione marittima che, evidentemente, veniva posta in secondo piano rispetto alle necessità di disporre di importanti forze terrestri e aeree.

La situazione incomincia però a cambiare nei primi anni 80 quando, dopo l'arrivo sul finire del decennio precedente di diverse unità del tipo "Osa-I" e "II", giungono in Al-

geria 3 fregate della classe "Koni" e altrettante corvette della classe "Nanuchka-II".

È in questo preciso momento che si può fissare il primo salto di qualità della Marine Nationale, con l'abbandono di una dimensione quasi esclusivamente costiera e il passaggio a una caratterizzata da un impegno più ampio. E che questo stesso momento sia da considerare importante, lo dimostra anche il fatto che, a oggi, queste 6 unità costituiscono ancora il nerbo della flotta algerina.

Per quanto riguarda le prime, osservandone le caratteristiche generali, appare piuttosto evidente come il termine fregate adottato (soprattutto se paragonato alle piattaforme più moderne) risulti quantomeno esagerato; altrettanto vero è che quanto entrarono in servizio, per l'appunto a cavallo degli anni 80, tale definizione poteva essere ancora congrua e comunque appropriata per quelle Marine di ridotte dimensioni alle quali erano destinate. Perché, altro aspetto interessante, queste unità furono sviluppate nell'allora Unione Sovietica come progetto destinato all'export per i vari Paesi satelliti e/o amici.

Dunque, piattaforme dalle caratteristiche certo non moderne, datate concettualmente e operativamente ma che, ed è questo il punto da sottolineare, grazie a un esteso intervento di ammodernamento attualmente in corso potranno costituire una componente sufficientemente credibile per la Marine Nationale ancora per diversi anni. Scendendo maggiormente nel dettaglio, le 14 unità costruite nei cantieri Krasny Metalist di Zelenodolsk tra il 1975 e il 1988 furono a loro volta suddivise in 2 sottoclassi principali: Project 1159 (definizione locale) o "Koni I" (definizione NATO) per i Paesi Europei e Project 1159T o "Koni II" per i climi caldi, con impianto di condizionamento potenziato.

Le 3 unità in dotazione alla Marina algerina (901 Mourad Rais, 902 Rais Kellich e 903 Rais Korfou) sono dunque del tipo "Koni II" e sono state consegnate, rispettivamente, nel 1980, nell' '82 e l'ultima nel 1985; in pratica, già più di 30 anni servizio, con la prospettiva di operare un altro decennio a seguito del programma di aggiornamento già ricordato.

Il loro compito principale è rappresentato dal contrasto nei confronti di sottomarini, e in tal senso rappresentano una piattaforma adatta alle necessità della Marina algerina; lunghe 96,51 metri, larghe 12,56 e con un pescaggio di circa 3,3, le "Koni II" presentano un dislocamento standard di 1.520 tonnellate che salgono a poco più di 1.670 in condizioni di pieno carico. L'apparato propulsivo si presenta in configurazione CODAG (COmbined Diesel And Gas) su 3 assi, incentrato su di una turbina a gas Nikolayev M-8 capace di sviluppare una potenza di 18.000 Hp e 2 motori diesel Russkij 68-B da 8.000 Hp ciascuno; la velocità massima è indicata in oltre 29 nodi (valore al quale corrisponde un'autonomia di 1.900 miglia) mentre quella sui soli motori diesel scende a 22, valore che si riduce ulteriormente a 14 nodi considerando l'andatura di crociera (con le corrispondenti 4.000 miglia di autonomia).

Sempre in termini di autonomia, ma questa volta operativa, le Mourad Rais e i loro 110 uomini di equipaggio possono operare per un massimo di poco più di 10 giorni.

Come si conveniva alle unità dell'allora Unione Sovietica, la dotazione in termini di sistemi d'arma installati risulta piuttosto corposa; a prua e a poppa sono posizionati 2

pezzi binati AK-726 da 76,2/59 mm in funzione anti-superficie e antiaerea, asserviti al proprio sistema di controllo del tiro con radar MR-105 ("Owl Screech" nella terminologia NATO). La componente artiglieresca è completata da 2 torrette AK-230 con altrettante armi binate da 30 mm, poste una su ciascun lato a centro-nave; asservite anch'esse a un proprio sistema di controllo del tiro incentrato su di un radar MR-104 ("Drum Tilt"), la funzione di queste armi è quella di fornire una difesa ravvicinata, principalmente nei confronti dei bersagli aerei. Sempre in tema di difesa aerea, sulle "Koni" è presente un lanciatore binato (a scomparsa) SA-N-4 ("Gecko") posto sulla sovrastruttura a poppa e dotato di missili 9M4K33; anche questo sistema missilistico dispone del proprio apparato di controllo del tiro con un radar del tipo MPZ-301 ("Pop Group"). L'aspetto tuttavia più singolare è che, pur essendo dedicate soprattutto alla lotta antisom, queste unità presentano come sistemi d'arma dedicati solo 2 lanciarazzi a 12 canne ciascuno RBU-6000 in grado di lanciare razzi non guidati dotati di cariche di profondità; sempre per queste ultime sono inoltre presenti 2 rotaie per il rilascio di 12 ordigni o, in alternativa, per la posa di mine. Mancano dunque, abbastanza singolarmente, impianti lanciasiluri.

Oltre ai sensori secondari dedicati alle specifiche funzioni di controllo del tiro di pezzi di artiglieria e del sistema missilistico, le Mourad Rais dispongono anche di altri apparati (per così dire) principali; in particolare, per la ricerca aerea/di superficie risulta installato un radar MR-302 ("Strut Curve") mentre per la navigazione è presente un radar Don-2. Praticamente dedicato alle funzioni di attacco con il lanciarazzi RBU-6000 è inoltre il sonar a scafo MG-311, o -312, ("Wolf Paw").

Visti i limiti intrinseci di queste piattaforme e la ormai notevole anzianità, nel 2007 viene presa la decisione di procedere con un robusto programma di aggiornamento per tutte e 3 le unità; a tale scopo, si procede con la firma di un contratto con la Rosoboronexport (l'agenzia russa che si occupa delle questioni riguardanti l'export/import di armamenti) per il quale si adotta uno schema particolare,

derivante dal fatto che nell'ambito dello stesso contratto si prevedeva un intervento di tipo analogo anche sulle 3 corvette "Nanuchka-II". Nei cantieri Severnaya Verf di San Pietroburgo, incaricati dello svolgimento dei lavori, sarebbero quindi giunte una fregata e una corvetta alla volta. Riconsegnata alla Marina algerina la prima coppia di unità, sarebbe stata la volta della seconda e così via fino a completare i lavori sulla terza.

Lo stato di attuazione del programma vede, a oggi, le prime 2 unità (Mourad Rais e Rais Amidou, quest'ultima del tipo "Nanuchka-II") di nuovo in servizio dal febbraio 2011 dopo aver svolto il proprio ciclo di lavori partiti nell'ottobre del 2007; analoga situazione per un'altra coppia (Rais Kellich e Salah Rais), nuovamente operative dal luglio del 2012 a seguito dell'arrivo nel cantiere russo avvenuto nel dicembre del 2008. Le ultime 2 unità (Rais Korfou e Rais Ali) sono infine giunte a San Pietroburgo nel novembre del 2012 e dovrebbero rientrare in servizio a fine 2014 o inizio 2015.

Il primo dato che emerge è rappresentato dalla durata dei lavori, oltre 30 mesi, ai quali segue un altro intenso periodo di prove in mare; dunque, in intervento piuttosto importante.

Il secondo aspetto interessante, con specifico riferimento alle Mourad Rais, è rappresentato dal fatto che gran parte del lavoro condotto su queste piattaforme prende spunto da quello già effettuato sulla Rais Korfou; quest'ultima infatti, era già stata sottoposta un primo ammodernamento, questa volta nei cantieri di Kronstadt, tra il 1997 e il 2000. Già allora era previsto che anche le Mourad Rais e Rais Kellich diventassero loro volta oggetto di tale intervento ma, all'epoca, la Marina algerina scelse di congelare il programma soprattutto a seguito della volontà di ridefinire prima le proprie necessità, anche in vista del possibile acquisto di unità nuove. Così non è stato e 10 anni dopo si è ripreso dal punto in cui tutto si era fermato, tanto che gli attuali interventi non sono altro che un affinamento di quanto fatto all'epoca sulla Rais Korfou stessa.



Fregata leggera Rais Korfou (classe "Koni II", Project 1159T)

Sottolineato come le informazioni ufficiali scarseggino, a ulteriore conferma dell'alone di riservatezza (talvolta molto prossima al mistero) che circonda la Marina algerina nel suo complesso, appare comunque possibile ricostruire un quadro sufficientemente preciso di quanto sta avvenendo.

Sul fronte dei sensori, la novità più rilevante è rappresentata dalla sostituzione del radar MR-302 con un più moderno apparato Pozitiv-ME1.2 quale sensore per la ricerca aerea e di superficie. Maggiore confusione invece sul fronte degli apparati secondari; alcune fonti propendono per la rimozione dell'MR-105 e la sua sostituzione con un altro MR-104; dunque sarebbero 2 i "Drum Tilt" ora installati quali radar di tiro per le artiglierie. Sebbene sia questa l'ipotesi più accreditata, altre fonti hanno avanzato l'ipotesi che sia l'MR-105 sia il -104 potrebbero essere stati rimossi a favore dell'installazione di un nuovo apparato di tiro, l'SP-521; tesi che avvalorerebbe un'altra notizia non confermata e cioè la sostituzione degli impianti binati AK-230 con i più moderni AK-630 (a 6 canne rotanti da 30 mm). Certe, e importanti, sono invece l'installazione di 2 impianti lanciasiluri da 533 mm binati (per ordigni del tipo TEST-71ME) e l'adozione per i 2 RB-6000 dei nuovi razzi guidati RPK-8; il tutto nell'ottica di un miglioramento delle capacità in campo antisom, così come dimostrato dagli interventi di adeguamento del sonar.

Potenziato anche il settore delle contromisure con l'installazione di versione aggiornate dei sistemi ESM (Electronic Support Measures) del tipo "Watch Dog" e "CrossLoop", a loro volta associati a 2 lanciatori per contromisure PK-16.

Oltre a ciò si è proceduto a una revisione completa dell'apparato propulsivo e al ricondizionamento di tutta l'impiantistica di bordo; considerando anche gli aggiornamenti dei sistemi di comunicazione, i cantieri Severnaya Verf affermano che circa l'80% dei sistemi di bordo sono sostituiti o ricondizionati.

Fermo restando quindi che, anche così ammodernate, queste fregate (leggere) non rappresentano certo lo «stato dell'arte», ciò non di meno esse acquisiscono comunque discrete capacità operative; utili, quanto meno, alle necessità della Marina algerina e a maturare ulteriore esperienza su piattaforme più complesse.

Considerazioni che, nel complesso, risultano pressoché uguali a quelle che si possono fare a proposito delle 3 corvette della classe "Nanuchka-II" (secondo la classificazione NATO) o Project 1234E Ovod (così come indicate in Unione Sovietica); piattaforme che, non a caso, si distinguono per una sorta di destino parallelo alle "Koni".

A cominciare dal periodo di ingresso in servizio nella Marine Nationale, che per la prima unità (801 Rais Hamidou) avviene nel 1980 mentre le altre 2 (802 Salah Rais e 803 Rais Ali) seguono, rispettivamente, nel 1981 e nel 1982.

Ma se le analogie sono notevoli per quanto riguarda le tappe principali della loro vita operativa, ben diverso è il discorso relativo alle caratteristiche e alle missioni affidate a queste piattaforme; sviluppate alla fine degli anni 60, le Nanuchka (replicate in 3 versioni differenti: -I e -III in patria e -II per l'export) erano praticamente costruite intorno al missile antinave SS-N-9 "Siren", che nella versione da esportazione diventava l'SS-N-2 Styx. Un elemento che ci consente di capire subito quale fosse la missione

principale (anzi, esclusiva): il contrasto ai bersagli di superficie.

Tanto che le Project 1234E dovrebbero essere più propriamente catalogate come motomissilistiche; sia pure con dimensioni, tutto sommato, ragguardevoli. Quelle in questione sono infatti piattaforme con una lunghezza di 59,3 metri, una larghezza di 11,8 e un pescaggio di circa 2,7 metri; il dislocamento standard è di 560 tonnellate mentre quello a pieno carico sale a 675. L'apparato propulsivo è in configurazione «tutto-diesel», con 6 motori Russkiy M-504 su 3 assi per una potenza complessiva di circa 26.000 Hp; come si conviene a una unità di questo genere, ne risultano prestazioni interessanti, con una velocità massima di oltre 33 nodi, mentre quella di crociera economica scende a 12÷14 nodi (alla quale corrisponde un'autonomia di 2.500 miglia). L'equipaggio, infine, è composto da 60 uomini, 10 dei quali ufficiali (anche se taluni fonti indicano numeri leggermente più bassi).

Come accennato poco sopra, elemento centrale delle Rais Hamidou sono i 2 lanciatori binati per i missili SS-N-2 ("Styx"), ordigni antinave sviluppati nei lontani anni 50 e a lungo tra i più temibili della loro categoria; con i compiti di scoperta dei bersagli di superficie e per il «targeting» dei missili stessi è quindi presente un radar MR-331 ("Square Tie"). Detto della presenza dello stesso sistema di difesa aerea SA-N-4 "Gecko" già installato sulle Mourad Rais e posizionato a prua, resta da ricordare il pezzo binato poppiero da 57/60 mm AK-725, sempre in funzione antiaerea e dotato del proprio radar di tiro MR-103 ("Muff Cob").

In merito al processo di aggiornamento (le cui tappe per queste unità sono già state illustrate), occorre dire che anche per le Rais Hamidou si era già provveduto a svolgere una serie di lavori, sempre nei cantieri di Kronstadt e sempre tra il 1997 e il 2000, su una delle corvette; più precisamente la Rais Ali. Lavori che, non a caso, hanno costituito ancora una volta la base per gli interventi attualmente in corso.

Le modifiche, anche in questo caso, sono notevoli.

Al posto degli SS-N-2 troviamo ora 4 lanciatori quadrupli per missili SS-N-25 ("Switchblade"), ordigni antinave non meno temibili dei precedenti. Maggiore confusione si registra invece sul fronte del radar associato dato che sulla Rais Ali si era assistito alla sostituzione dell' MR-331 "Square Tie" con il più moderno "Plank Shave"; sulla base delle (poche) informazioni disponibili, parrebbe invece che quest'ultimo sia stato da un altro apparato ancora, il "Band Stand". Di qui a immaginare che questo sia diventato il sensore standard per tutte e 3 le unità, il passo è breve. Ma le novità nel campo dei sensori non sono affatto finite; viene infatti aggiunto lo stesso radar per la ricerca aerea/superficie delle Mourad Rais, e cioè il Pozitiv-ME1.2, nonché lo stesso radar di navigazione, il Don-2. L'aggiunta poi di un impianto AK-630 a 6 canne rotanti da 30 mm determina inoltre lo sbarco del "Muff Cob" in favore di un nuovo radar di tiro (da impiegare a favore anche dell'AK-725), e cioè il solito MR-104 ("Drum Tilt").

Novità anche sul fronte dei sistemi ESM con l'installazione del sistema "Watch Dog" e dei 2 lanciatori per inganni/contromisure PK-16.

Anche per queste piattaforme, infine, si registra un completo ricondizionamento dei motori diesel, dei generatori



**Corvetta Rais Hamidou (classe "Nanuchka-II", Project 1234E)**

di bordo e degli impianti nonché un ammodernamento dei sistemi di comunicazione.

Anche per queste piattaforme quindi, interventi mirati e (complessivamente) adeguati alle esigenze della Marina algerina.

Per concludere la rassegna delle unità maggiori, meritevoli di menzione sono anche le 3 corvette (classificazione per certi versi generosa) della classe Djebel Chenoua; primo, e fino a oggi unico, tentativo di costruzione locale su base (quasi) autonoma. Partito nel lontano 1983, questo programma prevedeva la realizzazione di tali piattaforme nei cantieri ECRN (Enterprise de Construction et Reparation Navales) di Mers-El-Kebir; sulla base delle non molte informazioni disponibili, pare che il tutto si sarebbe dovuto sviluppare con l'assistenza di tecnici bulgari. Il punto è che la questione si è rivelata troppo complessa per le capacità dell'industria cantieristica nazionale, tanto che l'unità capoclasse (351 Djebel Chenoua, per l'appunto) è stata consegnata solo nel 1988, la seconda (352 El Chibab) nel 1995 e l'ultima (353 El Kirch) addirittura nel 2002. Specializzate nel contrasto ad altre unità di superficie, queste corvette presentano una lunghezza e una larghezza di, rispettivamente, 58,4 e 8,5 metri; il dislocamento è pari a circa 540 tonnellate a pieno carico e l'equipaggio è composto di 52 uomini. L'impianto propulsivo su 3 assi è costituito da altrettanti motori diesel MTU 20V-538-TB92 che, con una potenza totale installata di oltre 12.400 Hp, garantiscono una velocità massima di oltre 31 nodi.

Ma è nel campo dei sensori e dei sistemi d'arma da imbarcare che si sono riscontrate le maggiori difficoltà; inizialmente (e almeno in parte) era infatti prevista la loro provenienza dal nostro Paese. La configurazione finale è invece risultata molto diversa; a eccezione del radar di navigazione, un Racal Decca 1226, gli altri sensori sono di origine cinese: un Type 363 quale sensore per la scoperta di superficie, un Type 347G per la direzione/controllo del tiro, con quest'ultima funzione che si avvale anche di un apparato optronico Type 88G. Ancora Cinesi sono i missili antinave C-802 (CSS-N-8 "Saccade"), presenti in 4 esemplari contenuti in altrettanti lanciatori, mentre di provenienza russa sono il pezzo di artiglieria principale AK-176 da 76/60 mm e l'impianto AK-306 con 6 can-

ne rotanti da 30 mm. Sempre di provenienza cinese dovrebbero essere anche i lanciatori di inganni e il sistema di guerra elettronica.

A fronte di una dotazione di sistemi così variegata (per usare un eufemismo) e delle difficoltà incontrate in fase di costruzione, appare più che lecito formulare dei dubbi sulle reali capacità operative di queste piattaforme; per le quali, comunque, non vi sono segnali di eventuali interventi di aggiornamento.

### **Le fregate MEKO**

Se dunque tali unità rappresentano il presente e un futuro solo (molto) prossimo della Marine Nationale Algérienne, non c'è dubbio alcuno che quello più remoto sarà invece identificabile in 2 specifici programmi di acquisizione: quello relativo a 2 corvette del tipo Tigr e quello per altrettante fregate del tipo MEKO A-200. Un salto di qualità notevole quello previsto che, per quanto discutibile sotto alcuni punti di vista, non è certo inaspettato. Era infatti dalla metà del decennio scorso che l'intenzione di acquisire nuove piattaforme si andava facendo sempre più concreta; tanto che, dopo un certo interesse per un ventaglio di alternative proposte dal tradizionale fornitore (quella Russia subentrata all'ormai scomparsa Unione Sovietica), nei primi mesi del 2007 venne emesso un requisito per una nuova classe di unità. È la stessa Algeria che, a questo punto, decide di allargare lo sguardo e di puntare sul mercato internazionale valutando anche fregate come le Type 23 inglesi e persino le FREMM allora in fase di sviluppo.

Tuttavia, vuoi per l'eccessiva complessità di queste ultime, vuoi per la volontà di continuare ad avvalersi di un canale di approvvigionamento collaudato come quello Russo (che nel frattempo propose anche un piano più ampio che prevedeva proprio l'ammodernamento delle Mourad Rais e delle Rais Hamidou, la fornitura di nuovi sottomarini, oltre all'aggiornamento di quelli già in servizio, e altro ancora), la scelta finale dell'Algeria è stata quella di accettare la proposta di Mosca.

Si deve però attendere il 2011 per assistere alla faticosa firma del contratto, siglato con la solita Rosoboronexport e con il gruppo cantieristico United Shipbuilding Corpora-

tion (USC) per la fornitura di 2 corvette Project 20382 Tigr, versione da esportazione delle Project 20380 classe Steregushchy attualmente in fase di costruzione per la Marina russa. Un accordo per certi versi misterioso visto che non è stato fornito alcun dettaglio; né sulle date di consegna (anche se si ipotizza un arco di tempo compreso tra il 2014 e il 2015) né sull'importo (a titolo di cronaca, il costo di ciascuna corvetta viene comunque indicato nell'ordine dei 175÷200 milioni di dollari), mentre è noto il cantiere incaricato della costruzione e cioè il (solito) Severnaya Verf di San Pietroburgo, ormai di proprietà della stessa USC.

Quello che è certo è che, con le Tigr, la Marina algerina entrerà a tutti gli effetti nel 21° secolo, con una crescita dimensionale e qualitativa notevole rispetto alle Koni e alle Nanuchka. Per quanto riguarda il primo aspetto, i numeri parlano da soli: 104,5 metri di lunghezza per circa 13 di larghezza e un pescaggio di 3,7. In termini di dislocamento, si passa dalle 1.800 tonnellate corrispondenti a quello standard per arrivare alle 2.200 in condizioni di pieno carico.

Dimensioni che incominciano a essere importanti per una corvetta e che, tuttavia, ci restituiscono una unità dalle forme di scafo e di sovrastrutture particolarmente filanti, al fine di diminuirne la segnatura radar, rivelando così la modernità di un progetto (elaborato dal Central Marine Design Bureau "Almaz") all'avanguardia.

Premesso che anche i dettagli circa la configurazione finale delle Project 20382 non sono stati rivelati, si possono comunque formulare delle ipotesi più che attendibili basandoci sui dati già noti delle 20380; anche se un certo margine di incertezza rimane. L'impianto di propulsione, in configurazione CODAD (COmbined Diesel And Die-

sel), è incentrato su 4 diesel Kolomna 16D49, ciascuno dei quali della potenza di oltre 5.900 Hp, su 2 assi. La velocità massima così ottenibile è di 26÷27 nodi mentre quella di crociera scende a 14 (andatura alla quale corrisponde un'autonomia di circa 3.800 miglia, laddove quella operativa per i 100 uomini di equipaggio è indicata in 15 giorni).

Le maggiori difficoltà a definire un quadro preciso si riscontrano proprio quando si affronta la fondamentale questione dei sensori e dei sistemi d'arma imbarcati.

Accertata la presenza di un Combat Management System (CMS) del tipo Sigma-E, il costruttore propone diverse alternative in quanto a sensori; per la scoperta aerea sono infatti offerti un Furke-E o un Pozitiv-ME1.2 e anche per il sensore destinato alla scoperta dei bersagli di superficie nonché per la loro designazione a favore dei missili antinave si offre la scelta tra un Monument-E e un Mineral-ME ("Band Stand"). Le dotazioni standard sono invece rappresentate dal radar di scoperta di superficie Garpun-B/3Ts-25E ("Plank Shave") e da quello di navigazione Gorizont-25 nonché dall'apparato optronico di sorveglianza MTK-201ME; anche nel campo dei sensori subacquei pare esserci una sufficiente chiarezza, con la presenza di un sonar a scafo Zarya-ME e di un «array» rimorchiato Vinyetka-EM. Medesimo ragionamento anche per i sistemi di contromisure, rappresentati da un apparato Electronic Counter Measures (ECM) del tipo TK-25E-5, al quale sono associati 4 lanciatori per inganni PK-10.

Pure sul fronte dei sistemi d'arma non mancano le difficoltà a indicare con precisione la configurazione finale; l'ipotesi più probabile dovrebbe fare comunque riferimento all'installazione di un pezzo Arsenal A-190 da 100 mm (al quale è associato radar di controllo del fuoco 5P-10E



Corvetta Rais Hamidou (classe "Nanuchka-II", Project 1234E)

PUMA) per il tiro anti-nave e contro-costa, di un modulo Kashtan-M dotato di 2 cannoni a 6 canne rotanti da 30 mm e di 8 missili 9M311 (con il proprio radar di tiro "Hot Flash") per il contrasto dei missili antinave e di bersagli aerei e, infine, 2 impianti AK-630 sempre con arma a 6 canne rotanti da 30 mm quale tipico CIWS (Close-In Weapon System, cioè sistema per la difesa ravvicinata, con i propri apparati radar "Bass Tilt" e optronici per il controllo del fuoco). Come sistema missilistico antinave, l'opzione più probabile è costituita da 16 lanciatori per SS-N-25 ("Switchblade"), anche se viene offerta l'alternativa rappresentata da 8 SS-N-26 ("Stallion-2"). Ricordate le 8 postazioni di lancio per lanciatori di missili antiaerei spallleggibili SA-N-10 ("Grouse"), restano da segnalare i 2 complessi quadrinati da 400 mm per il lancio di missili antisom SS-N-29 (ordigni contenenti a loro volta un siluro) o degli inganni anti-siluro Paket-E/NK. Degna di nota, infine, la presenza di un ponte di volo e di un hangar per le operazioni di volo/ricovero per un elicottero della classe del Kamov Ka-27, in funzione ASW (Anti-Submarine Warfare).

Occorre ritornare a precisare che sul fronte dei sistemi d'arma sono possibili variazioni alla luce di quanto sta facendo la stessa Marina Russa che sulle proprie 20380 propone configurazioni (anche molto) diverse fra le varie unità.

Da questa breve descrizione delle caratteristiche generali, alla quale occorre aggiungere una doverosa sottolineatura sulla presenza di un avanzato sistema di navigazione/condotta dell'unità nonché di una suite di comunicazione completa, si capisce dunque l'importanza del balzo in avanti in termini di capacità che queste corvette garantiranno alla Marine National Algerienne; unità multiruolo, in grado di operare in ambienti «littoral» per il contrasto di sottomarini e di unità di superficie, per il supporto a operazioni anfibe e con discrete capacità di difesa anche nei confronti delle minacce aeree. Ma non è ancora finita; perché è come se ad Algeri avessero (metaforicamente parlando) adottato il vecchio proverbio «l'appetito vien mangiando».

Neanche un anno dopo, e cioè nell'aprile del 2012, giunge infatti notizia che il Ministero della Difesa algerino dà il via libero definitivo alla firma del contratto con Thyssen-Krupp Marine Systems (TKMS) per l'acquisto di 2 fregate del tipo MEKO A-200.

Il primo dato che risalta con evidenza è l'importo complessivo del contratto, quasi 2,2 miliardi di euro; una cifra davvero elevata e tale da essere spiegata solo tenendo conto del fatto che essa comprende anche la fornitura di 6 elicotteri Super Lynx Mk.300, un'ampia dotazione di munizionamento vario (missili di vario tipo nonché siluri), attività di addestramento e un pacchetto logistico integrato (per la manutenzione e il supporto delle navi). Non solo, esso comprende l'opzione per ulteriori 2 unità che, secondo alcune fonti, si vorrebbero realizzare in cantieri locali (sia pure con assistenza tedesca).

Come per le Tigr non sono state fornite informazioni dettagliate circa i tempi di realizzazione del programma e le caratteristiche precise delle piattaforme. Circa i tempi si ipotizza che tra il 2015 e il 2016 entrambe le navi possano essere operative.

Sulle caratteristiche generali invece, si può fare affidamento sull'analisi delle similari Valour costruite per la Ma-

rina sudafricana (denominate MEKOA-200SAN, South African Navy) e sulle poche indicazioni trapelate.

Dunque, piattaforme dalle dimensioni che si fanno ancora più importanti: 121 metri di lunghezza per 16,34 di larghezza e pescaggio di quasi 6 metri, il tutto per un dislocamento di 3.700 tonnellate.

Da un punto di vista della configurazione generale, le MEKO (acronimo che sta per Mehrzweck-Kombination) A-200 spingono al massimo il lavoro svolto da TKMS per la riduzione della segnatura (radar e termica) della nave; quindi, applicazione del disegno cosiddetto «X-form» con superfici angolate per disperdere le onde radar nonché interventi specifici per l'abbattimento delle temperature dell'impianto propulsivo (e di altri impianti ancora).

Grandi novità anche sul fronte di quest'ultimo, segnato dall'adozione di uno schema definito CODAG-WARP system (COMBined Diesel And Gas turbine-WATER jet and Refined Propellers), caratterizzato dalla combinazione di 2 motori diesel MTU 16V 1163 TB93 da 8.000 Hp circa ciascuno e una turbina a gas GE LM2500 tarata a poco meno di 27.000 Hp. La particolarità è data dalla contemporanea presenza di 2 eliche e di un idrogetto per la propulsione che consente di utilizzare in 4 modalità differenti i diesel e/o la TAG, garantendo prestazioni adeguate e flessibilità nel loro impiego. La velocità massima è infatti pari a oltre 28 nodi mentre quella di crociera economica è di 16 miglia all'ora (a cui corrispondono oltre 7.000 miglia di autonomia). A bordo sono presenti sistemazioni fino a 124 persone (tra equipaggio, personale di volo ed eventuale personale aggiuntivo) con un'autonomia operativa di 28 giorni.

Dando poi per scontata l'adozione del medesimo Combat Management System adottata sulle Valour, e cioè il TAVITAC della Thales, tutta da definire la dotazione di sensori, settore nel quale si potrebbero registrare delle differenze; a cominciare dal radar di sorveglianza/ricerca aerea e di superficie che dovrebbe essere il TRS-3D/16-ES della Cassidian. Appare invece più concreta l'ipotesi della conferma dei 2 impianti radar/optronici per il tracciamento dei bersagli/controllo del tiro RTS-6400 della Reutech, azienda fornitrice di altrettanti impianti elettroottici. Dovrebbero essere inoltre installati altri 2 radar, per la navigazione e il controllo delle operazioni degli elicotteri, di cui però non è ancora dato sapere il tipo, mentre appare più che probabile la conferma del sonar a scafo UMS4132 KingKlip della Thales; tutta da verificare la composizione degli apparati ESM/ECM/ELINT e dei lanciatori di decoys (anche se appaiono probabili novità con l'installazione di sistemi tedeschi quali il MASS, Multi Ammunition Softkill System).

Novità si profilano invece sul fronte dei sistemi d'arma perché il pezzo da 76/62 della Oto Melara dovrebbe essere confermato ma questa volta in versione Super Rapido così come viene ripresentato il sistema di difesa aereo di punto incentrato sui missili Umkhonto della Denel (da definire il numero dei lanciatori verticali a 8 celle installati, 2 o 4); a cambiare sono invece i missili antinave che in questo caso saranno gli RBS-15 Mk III della Saab Bofors-Dhiel (in 8 contenitori-lanciatori singoli). Ricordati anche i 2 impianti a controllo remoto MGL-27 della Rheinmetall con un cannone da 27 mm per la difesa ravvicinata dell'unità, restano da segnalare i 2 impianti binati lanciasiluri che utilizzeranno gli ordigni MU-90 della Eurotorp;



**Corvetta Rais Hamidou (classe "Nanuchka-II", Project 1234E)**

questi ultimi potranno inoltre essere impiegati anche dall'elicottero imbarcato (hangar e ponte di volo in realtà consentono le operazioni per 2 Super Lynx 300) che avrà a disposizione anche il missile terra-aria Mokopa, della stessa Denel (in quella che, peraltro, appare una scelta piuttosto singolare). Ultimo aspetto da ricordare, il fatto che le piattaforme di questo tipo (MEKO, per l'appunto) grazie alla loro modularità consentiranno sia di procedere con maggiore facilità con eventuali aggiornamenti sia di permettere una più agevole integrazione di nuovi sistemi (quali, per esempio, velivoli e mezzi di superficie/subacquei «unmanned»).

In mezzo a tutte queste novità non poteva poi mancare quello che appare un «giallo» in piena regola: la notizia secondo la quale l'Algeria stessa avrebbe ordinato 3 fregate leggere/corvette ai cantieri cinesi CSSC (China State Shipbuilding Corporation). Sebbene mai confermata e priva di riscontri concreti, in tempi più recenti essa ha visto un suo sviluppo; proprio quest'anno avrebbe infatti avuto inizio la loro costruzione nel sito produttivo Hudong-Zhonghua Shipbuilding di Shanghai. Sempre secondo indiscrezioni raccolte non si sa bene attraverso quali fonti, il nome in codice di queste unità sarebbe C28A, dove la C indicherebbe il tipo di piattaforma (corvetta), 28 fornirebbe il riferimento sul dislocamento (2.800 tonnellate) e la A starebbe proprio per Algeria; a dir poco scarse comunque le informazioni disponibili tanto che si era ipotiz-

zato che potesse trattarsi di una evoluzione delle fregate F-22P costruite per il Pakistan (a loro volta una versione modificata delle Type 053H3 Jiangwei II della Marina Cinese). In tempi più recenti c'è anche chi ha avanzato accostamenti ben più improbabili; con le corvette Type 056 della classe Jiangdao (in realtà, molto più piccole) o con le fregate Type 054A o "Jiangkai II" (queste, invece, di dimensioni maggiori). Sempre a livello di indiscrezioni, si ricordano quelle che parlano dell'impiego di apparati propulsivi, sensori e sistemi d'arma di origine Occidentale nonché la rispondenza alle norme di costruzione del Lloyd's Register; in particolare, i motori sarebbero MTU e per l'armamento sarebbero stati scelti un pezzo di medio calibro, un sistema per la difesa di punto, missili antinave, tubi lanciasiluri e anche un VLS (Vertical Launch System) per missili antiaerei. In un momento successivo, si è appreso che Thales Nederland è stata autorizzata a fornire radar e sistemi vari (compreso quello di combattimento, tutti da installare in Algeria) per queste 3 unità. Difficile dire come stiano esattamente le cose, anche se a questo punto gli indizi cominciano a essere troppo numerosi per essere liquidati come pura fantasia; anzi.

Anzi, a fronte dell'assenza di informazioni chiare e univoche, il clima di confusione che si è venuto a creare ha finito con l'alimentare perfino il sospetto che le C28A sarebbero in realtà un'alternativa alle Project 20382 russe;



di queste ultime infatti, dopo l'annuncio dell'ordine nel 2011, nulla si è più saputo.

A ulteriore conferma poi di un quadro non propriamente definito, oltre alle periodiche indiscrezioni circa un possibile ordine per fregate del tipo FREMM, in tempi più recenti se ne sono addirittura aggiunte altre in merito a un interessamento per piattaforme del tipo LCS (Littoral Combat Ships); e per quanto poco credibili esse possano sembrare, soprattutto con riferimento alle LCS, vista questa fase di crescita piuttosto "vivace" alla fine non ci sarebbe da meravigliarsi (quasi) di nulla.

A conclusione della rassegna sulle unità maggiori della Marina algerina, corre l'obbligo di fissare un punto di fermo con almeno 3 considerazioni. La prima fa riferimento all'acquisizione delle Tigr (peraltro incerta) e delle MEKO A-200; ebbene, vista la complessità di queste piattaforme, viene come spontaneo domandarsi se ci saranno le capacità per farle operare e per mantenerle in efficienza. La seconda investe invece la questione della diversificazione dei canali di approvvigionamento, soprattutto nel caso di una conferma anche delle C28A; una scelta che (come vedremo in seguito) non è nuova né sbagliata (soprattutto alla luce di un maggiore avvicinamento ai Paesi occidentali) ma che comunque presta il fianco a ulteriori dubbi sull'eterogeneità dei materiali in dotazione. La terza infine si sofferma sul fatto che così tante risorse siano investite su tale tipo di piattaforme, la cui reale utilità per questa Marina è da dimostrare, laddove invece la componente dedicata al pattugliamento e il naviglio sottile (per non parlare di quello specializzato) non stanno ricevendo quell'attenzione che pure sembrerebbe necessaria.

### Le unità minori

Le unità della Marina algerina che potremmo definire di seconda linea sono infatti un insieme di piattaforme approvvigionate in Paesi diversi, talvolta anziane e/o di scarsa utilità operativa. Al loro vertice possiamo mettere le motomissilistiche Project 205ER ("Osa II"), consegnate alla Marine Nationale in 9 esemplari tra il 1976 e il 1980 (644+652); concettualmente risalenti alla fine degli anni 50, all'epoca della loro apparizione costituirono comunque una piattaforma talmente valida da essere riprodotta (nelle varie versioni) in oltre 400 esemplari forniti a decine di Marine in quasi tutto il mondo.

Di dimensioni ridotte, 38,6 metri di lunghezza per 7,6 di larghezza e dislocamento a pieno carico inferiore alle 250 tonnellate, capaci di velocità superiori ai 40 nodi grazie ai 3 motori diesel M-504B da 5.000 Hp ciascuno, le "Osa II" erano (ancor più delle "Nanuchka") praticamente costruite intorno al missile antinave SS-N-2 "Styx", con il loro radar di scoperta/designazione bersagli MR-331 "Square Tie"; l'unico altro sistema d'arma presente erano infatti 2 torrette binate da 30 mm AK-230. Il punto è che, oltre all'anzianità di progetto e di servizio, queste unità sono afflitte da tassi di disponibilità sempre più bassi (legati soprattutto a problemi ai motori), tanto che solo alcune di esse sarebbero realmente operative; tutte, comunque, con un margine di vita residuo decisamente ridotto.

Caratteristiche molto diverse invece per i pattugliatori della classe Kebir. Detto della difficoltà di stabilirne l'esatta consistenza numerica, in quanto alle prime 2 unità costruite nei cantieri inglesi Brooke Marine se ne sono ag-

giunte altre allestite invece negli stessi cantieri ECRN di Mers-EI-Kebir in un numero compreso tra le 8 e le 10 (secondo alcune fonti anche di più), anche in questo caso si deve notare l'arco di tempo particolare lungo entro il quale si è sviluppato il programma: dal 1982 fino al 1998 (e probabilmente oltre). La particolarità di queste piattaforme (37,5 metri di lunghezza per 6,9 di larghezza e dislocamento a pieno carico di poco meno di 170 tonnellate, con 2 diesel MTU 12V-538-TB92 da oltre 5.100 Hp totali e velocità massima di 27 nodi) è rappresentata dal fatto che le prime 2 dispongono di un armamento diverso dalle altre e cioè un pezzo da 76/62 mm Compatto della Oto Melara associato a un pezzo binato 2M-3M da 25/79 mm di origine russa (peraltro successivamente sbarcato); le altre invece presentano 1 o 2 pezzi 2M-3M. Ora, considerata anche la dotazione di sensori a dir poco ridotta, un radar di navigazione Racal Decca 1226 oltre a una semplice direzione di tiro optronica, e il fatto che alcune di queste prestano servizio con la Guardia Costiera (Service National des Garde-Côtes), l'impressione è che ci troviamo di fronte a piattaforme dalla valenza operativa ridotta per la Marina algerina.

Tanto che, in questo contesto, si fa una certa fatica a capire anche la recente acquisizione (avviata nel 2008) di ben 21 unità da pattugliamento veloce FPB98 MKI da 30 nodi di velocità; l'aspetto forse più interessante è probabilmente rappresentato dalla scelta di un cantiere francese (cioè i «nemici» della guerra algerina), l'Ocea di Saint-Nazaire. Per il resto non è facile comprendere quale ruolo possano avere imbarcazioni da 30 metri di lunghezza e 100 tonnellate di dislocamento, dotate solo di radar di navigazione e di una torre a controllo remoto DS-30B Mk 2 della Britannica MSI Defence Systems (ennesimo fornitore diverso) con un pezzo da 30 mm, per una Marina Militare, laddove un tale tipo di piattaforma sembrerebbe ben più adatta a una Guardia Costiera o simili.

E che la Marine Nationale stia privilegiando alcune sue specifiche componenti rispetto ad altre lo dimostra anche lo scarso interesse verso alcune categorie di naviglio specializzato che pure sarebbero essenziali; basti pensare alla totale assenza di unità MCM (Mine Counter-Measure). Ora, per quanto sia facilmente comprensibile che l'acquisizione di una simile capacità da parte di una Marina come quella algerina non sia certo agevole, ciò non di meno essa dovrebbe essere considerata tra quelle critiche da conseguire; osservazione quest'ultima certo non casuale se si pensa che da tempo circolano voci, rafforzate dalle visite nelle basi navali algerine di nostra unità e dagli incontri fra le delegazioni su questo tema, circa l'interesse da parte di Algeri per 2 cacciamine di costruzione italiana. Voci che hanno trovato conferma proprio nelle ultime settimane con l'avvio delle trattative con Orizzonte Sistemi Navali per la costruzione delle 2 unità; quest'ultima agirebbe in realtà come capo-commessa mentre la realizzazione avverrebbe presso Intermarine con una proposta basata sul fortunato progetto dei Lerici/Gaeta, sia pure adattato e con caratteristiche di maggiore polivalenza. Non resta dunque che attendere ancora qualche tempo per saperne di più.

Accennato brevemente all'ARS (Rescue and Salvage ship) El Mourafik di origine cinese, 59 metri lunghezza e oltre 600 tonnellate di dislocamento, alla quale si aggiungono alcune navi idrografiche minori, degna di nota è

invece la nave scuola Soumman, dotata anche di secondarie capacità di comando. Da un punto di vista dimensionale, si tratta dell'ammiraglia (anche se non per molto) della flotta algerina con i suoi 132 metri di lunghezza per 16,4 di larghezza e un dislocamento di circa 5.500 tonnellate; costruita in Cina dai cantieri Hudong-Zhonghua Shipbuilding di Shangai e consegnata nel 2006, questa unità può ospitare a bordo 170 uomini di equipaggio più 200 allievi accompagnati da 30 istruttori. Decisamente inusuale per una nave del genere la dotazione in termini di sensori e sistemi d'arma (con un misto di provenienza russa e cinese); un radar Type 360 e un Type 363 per la ricerca aerea/di superficie, più un Type 344 e un Type 347G per il controllo del fuoco (a questi ultimi si aggiungono 2 apparati optronici, sempre di provenienza cinese). Nel campo dei sistemi d'arma sono presenti (fornitura russa) un pezzo AK-176 da 76/60 mm e 2 impianti AK-630 mentre di origine cinese sono i 2 impianti binati Type 76A da 37 mm.

Breve nota a margine; nel 2012 sono entrati in servizio anche 3 ETV (Emergency Tow Vessel) della classe El Moundjid, ordinati direttamente dal Governo di Algeri e ora operati dalla Marina. Impiegabili per una vasta gamma di compiti (dal rimorchio al salvataggio in mare, dalla lotta antinquinamento al controllo di ampie zone di mare), con la loro lunghezza di 86 metri e una stazza lorda di 3.249 tonnellate, sono tra le più grandi unità del loro tipo di tutto il Mediterraneo. Dettaglio interessante, questi 3 rimorchiatori (701 El Moundjid, 702 El Moussif e 703 El Moussanid) sono stati realizzati sulla base del progetto UT 515 CD della Rolls Royce da parte del cantiere norvegese STX OSV, recentemente passato sotto il controllo di Fincantieri.

La rassegna delle unità di superficie della Marine Nationale, prima di passare alla componente subacquea, si

conclude con l'analisi di quella anfibia; ed anche in questo caso, le novità di rilievo non mancano di certo.

In primo luogo troviamo infatti le 2 piattaforme della classe Kalaat (472 Kalaat Beni Hammad e 473 Kalaat Beni Rached); si tratta di LST (Landing Ship Tank) costruite in Inghilterra, la prima dai cantieri Brooke Marine e la seconda da Vosper Thornycroft, e consegnate alla Marina algerina nel 1984. La lunghezza è pari a 93 metri mentre la larghezza supera di poco i 15; vista la particolare funzione, il pescaggio è limitato a 2,4 metri mentre per ciò che riguarda il dislocamento, il valore corrispondente a quello standard è di 2.130 tonnellate, che salgono a 2.450 in condizioni di pieno carico. L'apparato propulsivo è costituito da 2 motori diesel MTU 16V 1163 TB82 con una potenza totale di oltre 8.800 Hp; la velocità massima è di 15 nodi circa mentre quella di crociera scende a 12 (valore cui corrisponde un'autonomia di 3.000 miglia). L'equipaggio è composta da 81 uomini, ai quali si possono aggiungere un massimo di 240 militari; in questo caso, l'autonomia operativa è stimata in circa 10 giorni. Sempre in tema di carico, le Kalaat possono imbarcare tra 7+10 mezzi corazzati (a seconda che si tratti di MBT e/o di IFV) o, in alternativa, 380 tonnellate di materiali. A loro disposizione un ponte di carico lungo 75 metri e largo 7,4, servito da 2 rampe a poppa e a prua (con quest'ultima, estendibile fino a una lunghezza di 18 metri per facilitare le operazioni di sbarco). A poppa è presente anche un'ampia piattaforma per le operazioni con un elicottero mentre di fronte alla sovrastruttura si trova una gru da 16 tonnellate.

A dir poco singolare, ancora una volta, la scelta in fatto di sistemi d'arma e di sensori imbarcati; accanto alla torretta binata da 40/70 mm della Oto Melara troviamo infatti 2 impianti binati 2M-3M da 25/79 mm di origine russa controllati manualmente. La funzione di controllo del fuoco per le armi di maggior calibro è affidato a un radar Marco-



Corvetta Rais Hamidou (classe "Nanuchka-II", Project 1234E)

ni S.800, affiancato da una direzione di tiro optronica CSEE Naja; detto del radar di navigazione, un Racal Decca 1226, sempre dall'Inghilterra proviene anche l'insieme di sistemi di contromisure con un lanciatore d'inganni Wallop Barricade e i 2 impianti integrati ECM/ESM: il Cygnus (jammer) e il Cutlass (intercettazione), entrambi forniti dalla Racal.

Nel luglio del 2012 infine, i cantieri spagnoli Navantia si sono aggiudicati un contratto per riparazione e la modernizzazione di queste 2 unità; del valore complessivo di 75 milioni di euro e con una durata dei lavori prevista in 2 anni, tale contratto copre l'integrazione di un nuovo sistema di comando e controllo, nuovi sistemi d'arma e relative direzioni di tiro, ricondizionamento dell'apparato motore, degli impianti di bordo e anche strutturale per estendere la vita utile delle Kaalat le quali, a turno, svolgeranno il ciclo di lavori previsti nel cantiere di Fene-Ferrol.

Nel frattempo, parte dei compiti saranno affidati all'unica unità del tipo Project 771 ("Polnocny B"), entrata in servizio nella Marina algerina nel 1976 con il distintivo ottico di fiancata 471. Costruita in Polonia dai cantieri Stocznia Pódnocna di Gdynia sulla base di un progetto sviluppato in collaborazione con la Marina dell'allora Unione Sovietica, essa fa parte di una classe di LST piuttosto prolifica; nelle sue varie versioni (A, B e C), ne sono stati infatti realizzati oltre 100 esemplari. Lunghezza di poco più 75 metri e dislocamento a pieno carico di oltre 850 tonnellate sono i 2 dati principali di una piattaforma in grado di ospitare 180÷200 militari e 6 tra MBT e/o IFV oppure, ancora, 350 tonnellate di materiali. Dotata di apparato propulsore (2 diesel Kolomna 40DM da 4.400 Hp totali per una velocità di 18/14 nodi e un'autonomia di 1.500 miglia), di sensori (un radar di navigazione Don-2 e uno di controllo del tiro MR-104 "Drum Tilt") e di armamento (2 impianti binati da 30 mm AK-230 e altrettanti lanciarazzi a 18 canne da 140 mm WM-18A) di origine Sovietica, la 471 non è mai stata sottoposta ad alcun intervento di ammodernamento; né mai lo sarà in quanto, a breve, sarà sostituita da quella che diventerà (a tutti gli effetti) la nuova ammiraglia della Marina algerina.

### La nuova LPD

È il luglio del 2011 quando giunge l'annuncio ufficiale della firma del contratto tra Orizzonti Sistemi Navali (OSN, joint-venture paritetica tra Fincantieri e Finmeccanica) e il Ministero della Difesa di Algeri per la realizzazione di una nuova unità anfibia, denominata Bâtiment De Débarquement et de Soutien Logistique (BDSL) e che prenderà il nome di Kalaat Beni Abbes. Prende così il via un programma ambizioso, sostanzialmente iniziato 2 anni prima a seguito degli accordi tra il governo algerino e OSN per la realizzazione di unità militari per la Marine Nationale; un programma che, attraverso tappe già definite (taglio della prima lamiera nel gennaio 2012, varo dell'unità nel dicembre del 2013, consegna iniziale a settembre 2014 e, dopo la conclusione dell'addestramento, consegna finale nell'anno successivo), porterà la quest'ultima a disporre di una piattaforma dalle dimensioni e dalle caratteristiche con poche rivali nell'intero bacino del Mediterraneo. Il valore del contratto non è stato reso noto ma fonti non ufficiali lo hanno indicato in 400 milioni di euro mentre secondo alcune indiscrezioni sarebbe prevista anche l'opzione per una seconda unità, da realizzare localmente

e sempre presso i cantieri statali ECRN di Mers-El-Kebir (obiettivo a dir poco ambizioso, se non velleitario; al pari di quello avanzato per le MEKO A-200).

Sebbene poi a livello ufficiale non siano state fornite molte informazioni, è comunque possibile delineare un quadro preciso della piattaforma in fase di realizzazione presso il cantiere di Riva Trigoso; quella in questione è infatti una versione modificata della San Giusto in servizio nella nostra Marina Militare.

Modifiche profonde, che riguardano le dimensioni e le capacità operative.

Per ciò che riguarda le prime si assiste a una crescita significativa in ogni parametro; lunghezza e larghezza raggiungono ora i 142,9 e 21,5 metri rispettivamente mentre il dislocamento a pieno carico sfiora le 9.000 tonnellate (per la precisione, dovrebbero essere 8.800).

Nuovo anche l'apparato motore, costituito da 2 motori diesel Wärtsilä 12V32 tarati a una potenza di circa 8.100 Hp ciascuno; la velocità massima è indicata in 20 nodi, con un'autonomia di circa 7.000 miglia all'andatura di crociera di 16 nodi. Tutto italiano l'impianto di generazione dell'energia elettrica con 5 diesel-generatori Isotta Fraschini, 4 del tipo VL1716 C2ME e uno di emergenza tipo V1708 T3.

Il sistema di gestione integrato della piattaforma sarà invece realizzato da Seastema, la joint-venture creata da Fincantieri stessa e ABB.

L'aumento dimensionale si riflette anche su altre caratteristiche; mentre l'equipaggio dovrebbe scendere a 150 uomini (effetto di una automazione più spinta garantita da un avanzato sistema di gestione integrata della piattaforma), il numero dei fanti imbarcabili salirebbe invece a 440. Inalterata la configurazione generale, con ponte di volo continuo, e 2 spot di atterraggio/decollo per elicotteri pesanti (uno a prua e l'altro a poppa), mentre nella zona centrale del ponte stesso (in corrispondenza dell'isola posta a dritta) sarà presente un ascensore da 30 tonnellate per il movimento di uomini, mezzi e/o materiali dall'hangar. Sempre secondo le informazioni disponibili, quest'ultimo dovrebbe essere in grado di ricoverare fino a 5 elicotteri mentre nel garage destinato ai veicoli (e appositamente rinforzato) dovrebbero poter trovare posto fino a 15 mezzi pesanti (MBT e/o IFV) o una combinazione di mezzi diversi. La capacità di sbarco è garantita dal bacino allagabile, a sua volta capace di ospitare fino a 3 Landing Craft Mechanized (LCM); a questi si aggiungono gli altrettanti Landing Craft Vehicle Personnel (LCVP) posizionati su di un «mensolone» posto sul lato di sinistra e 2÷3 fra barchini veloci e gommoni a chiglia rigida (RHIB). Da sottolineare come la realizzazione dei 3 LCVP sia stata affidata ai soliti cantieri ECRN.

Importanti anche le installazioni ospedaliere con sale operatorie, attrezzature diagnostiche e un reparto che può arrivare a ospitare fino a 50 degenti.

Ma le novità oggettivamente più importanti le ritroviamo allorché si affronta l'analisi dei sensori e dei sistemi d'arma imbarcati, non del tutto usuali per piattaforme del genere. Tra i primi subito un piccolo «giallo»; oltre ai 2 radar per la navigazione e per il controllo degli aeromobili, sulla base delle prime indiscrezioni e delle prime anticipazioni pittoriche, si era infatti ipotizzata la presenza quale sensore principale dell'apparato multifunzione EMPAR; tuttavia, alcune informazioni più recenti farebbero pro-

pendere per l'installazione di un altro sensore e cioè il Kronos (derivato peraltro dallo stesso EMPAR). Qualunque sarà la configurazione finale, la BDSL disporrà di un radar decisamente avanzato che, una volta integrato nel sistema di combattimento Athena-C (sempre di Selex ES), potrà impiegare al meglio i sistemi d'arma imbarcati. Ed è qui che spicca l'altra novità di rilievo: un lanciatore verticale a 16 celle Sylver A50, posizionato a poppavia dell'isola, che con i suoi missili Aster 15 offrirà una capacità di difesa aerea di punto piuttosto evoluta. Considerazione quest'ultima rafforzata dall'ipotesi che il sistema di difesa SAAM (Surface-to-Air Anti-Missile) imbarcato sarà nella sua versione ESD (Extended Self Defence), dotata della capacità di scoperta/tracciamento dei bersagli migliorate e di quella di poter impiegare anche i più prestanti Aster 30. Come ulteriore difesa nei confronti dei missili antinave, è inoltre presente il classico 76/62 mm Super Rapido della Oto Melara, posizionato a prua insieme alla propria direzione di tiro NA-25; per la difesa ravvicinata troviamo infine 2 impianti a controllo manuale KBA 25/80 mm della stessa Oto Melara.

Grande attenzione anche nei confronti dei sistemi di comunicazione (con una suite integrata della stessa Selex ES) e a quelli di guerra elettronica (forniti da Elettronica e Thales), a loro volta integrati con 2 lanciatori per inganni SCLAR-H.

Ora, per quanto non ci possa che rallegrare per una tale commessa a favore del nostro Paese, da un punto di vista strettamente logico non è propriamente agevole comprendere le ragioni che hanno portato all'acquisizione di questa piattaforma. La prima considerazione che infatti viene in mente è che se è vero che la Marina algerina dispone di un Bataillon de Fusiliers Marins, è altrettanto

vero che questo reparto non sembra certo giustificare la necessità di disporre di 2 LST e di questa futura LPD; per 2 ordini di motivi, il primo dei quali legato alla sua consistenza (stimata in 600 uomini circa, divisi in 3 compagnie di fanteria e una di supporto al fuoco) e il secondo alle sue capacità (più che di una forza anfibia nel senso classico del termine, si tratta di un reparto specializzato nella protezione di infrastrutture e navi, nelle tipiche Maritime Interdiction Operations, MIO e in piccole operazioni di assalto in ambiente marittimo e/o anfibio).

Resta ovviamente intatta l'ipotesi che a usufruire di queste unità possano essere anche reparti dell'Armée Nationale Popolaire, cioè l'Esercito algerino; ciò nonostante, dimensioni e complessità della BDSL sembrano ancora una volta (vedi anche Tigr e MEKO A-200), se non fuori portata, quanto meno di difficile (di-)gestione da parte della Marina Algerina.

### Unità subacquee

E a questa ventata di novità, non poteva certo sottrarsi anche la linea di unità subacquee della Marine Nationale che, con i 4 battelli a propria disposizione, si è oramai guadagnata una posizione di forza anche in questo campo all'interno del bacino del Mediterraneo.

La nascita di questa componente in seno alla Marina algerina è abbastanza recente; i primi 2 sottomarini (ex-sovietici del tipo Project 633 o "Romeo", risalenti alla fine degli anni 50) arrivarono nel 1983 ma ebbero vita breve. In pratica, la loro funzione fu puramente addestrativa perché nel frattempo, nei cantieri Krasnoe Sormovodi erano già in fase di allestimento le prime 2 unità veramente moderne; del tipo Project 877EKM ("Kilo" nella classificazione NATO), queste vennero infatti consegnate rispettiva-



[www.netmarine.net](http://www.netmarine.net)

Photo © Guillaume Rueda

Corvetta Rais Hamidou (classe "Nanuchka-II"),

mente nel novembre del 1986 (012 Rais Hadi Mubarek) e la seconda esattamente un anno dopo (013 Rais Hadi Slimane). Il salto di qualità è dunque notevole, con dimensioni e capacità operative neanche paragonabili ai vecchi "Romeo": 72,6 metri di lunghezza e 9,9 di larghezza per un dislocamento che in superficie è pari a 2.300 tonnellate mentre in immersione raggiunge le 3.950. L'apparato di propulsivo è costituito da 2 generatori diesel 4DL-42M da 1,5 MW e da un motore elettrico di propulsione (anch'esso della Kolomensky Zavod) PG-141M da 5.800 Hp; a questi si aggiunge un motore elettrico PG-142 da 190 Hp, impiegato sempre per la propulsione ma per situazioni di emergenza/manovra o per le andature economiche. La velocità massima in immersione (ufficialmente) è indicata in 17 nodi ma diverse fonti la fissano intorno ai 20; quella invece in emersione è di poco inferiore agli 11. L'autonomia, a quota snorkel e alla velocità di 7 nodi, è pari a oltre 6.000 miglia; valore che si riduce a 400 in immersione a 3 nodi. La profondità operativa è di 240 metri ma quella massima raggiungibile è ancora superiore, 300 metri. In termini di caratteristiche generali, gli ultimi dati di rilievo da ricordare sono rappresentati dal numero degli uomini di equipaggio, 52, e dall'autonomia operativa dell'unità, fissata in 45 giorni.

Venendo alle capacità più propriamente belliche, il «cervello» dei "Kilo" è rappresentato da un sistema di combattimento MVU-110EM, interfacciato con un sistema di navigazione Andoga e con la suite di sensori di bordo; il più importante di questi è il sonar MGK-400 ("Shark Gill") per le funzioni di ricerca e attacco che include anche un altro apparato e cioè l'MG-519 ("Mouse Roar") con compiti di scoperta delle mine e degli ostacoli. Sono inoltre presenti un radar di scoperta di superficie/navigazione MRK-50E e un sistema di ESM dotato di RWR (Radar Warning Receiver) e di Direction Finder.

Perfino poderoso potrebbe essere definito l'insieme dei sistemi d'arma a disposizione; 6 tubi lanciasiluri da 533 mm con una dotazione di 18 siluri del tipo TEST-71MKE e/o del tipo 53-65KE o, in alternativa, 24 mine. Ma non solo, a seguito di uno specifico intervento di aggiornamento svolto nel 2010, queste 2 unità possono impiegare il missile antinave 3M-54E Klub (o SS-N-27). Particolare curioso, sui "Kilo" è imbarcato un lanciatore per missili antiaerei SA-N-10 "Grouse", con 8 ordigni disponibili.

E che l'esperienza operativa con questi battelli debba essere stata considerata in termini positivi ad Algeri lo dimostrano 2 fatti; il primo, quando nel giugno del 2006 viene siglato un contratto con la Rosoboronexport per la realizzazione di una seconda coppia di sottomarini e, il secondo, quando nel corso del 2012 si sono cominciate a diffondere delle notizie circa una (presunta) richiesta da parte algerina di altri 2 Kilo.

Procedendo con ordine, quello firmato nel 2006 è un contratto (del valore stimato di 600 milioni di dollari) con parecchie novità; sia rispetto al tipo di piattaforme, ora della versione Project 636M ("Improved Kilo"), sia per il cantiere responsabile della loro realizzazione e cioè l'Admiralteyskie Verfi di San Pietroburgo.

Entrambi i battelli (021 Messali el Hadj e 022 Akram Pacha) sono stati nel frattempo consegnati tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010. Gli "Improved Kilo" sono versioni aggiornate dei battelli costruiti a partire dai primi anni 80 e progettati dal Rubin Central Maritime Design Bu-

reau; le modifiche dimensionali sono limitate (si registra solo un leggero aumento della lunghezza a 73,8 metri e un analogo incremento del dislocamento: 2.350 e 4.000 tonnellate), l'apparato propulsore rimane lo stesso (con una sostanziale conferma delle prestazioni in termini di velocità mentre l'autonomia cresce in virtù di un affinamento complessivo dei vari sistemi, in particolare le batterie), così come viene conservato il rivestimento con piastrelle anecoiche (con un ulteriore aumento della silenziosità grazie ad interventi specifici, tra i quali spicca un nuovo tipo di elica).

Le modifiche più sostanziose si ritrovano però all'interno del sottomarino, con l'intera architettura C4ISR rivista; grazie all'introduzione computer più potenti, il nuovo sistema di combattimento ha ampliato le proprie capacità di scoperta, tracciamento e ingaggio dei bersagli. Ciò grazie anche all'introduzione dei nuovi sonar MGK-400EM e MG-519EM le cui prestazioni complessive risultano anch'esse incrementate a fronte di una loro completa digitalizzazione.

Sul fronte dei sistemi d'arma invece non si registrano particolari innovazioni se non per il fatto che, grazie al già ricordato aggiornamento dell'architettura destinata al comando e controllo, si registra una migliore integrazione di tutti gli ordigni disponibili; in particolare, si potrebbe anche ipotizzare un utilizzo in futuro della versione «land-attack» del già citato SS-N-27, la 3M-14E.

Come detto poco sopra, infine, proprio nell'ultimo scorcio del 2012 si sono cominciate a diffondere delle indiscrezioni da parte Russa circa una (presunta) richiesta pervenuta alla stessa Rosoboronexport; sempre secondo tali fonti, la trattativa sarebbe a buon punto tanto che sarebbe già stato deciso a quale cantiere affidarne la realizzazione (sempre l'Admiralteyskie Verfi?), con la firma definitiva del contratto per questo anno. Anche in questo caso non resta che attendere gli sviluppi della vicenda per appurare la veridicità di tali informazioni.

Un breve cenno anche alle 4 batterie per la difesa costiera; dotate ciascuna di 4 camion con lanciatori binati per missili antinave CSS-C-3 "Seersucker" (derivati dai ben noti "Styx") e dotati del proprio radar "Plank Shave" per la designazione dei bersagli, tali batterie sarebbero anche integrate nella rete radar costiera della Marine Nationale. In realtà non esistono certezze di alcun tipo sulla loro reale operatività, tanto che periodicamente si ripresentano delle voci secondo le quali sarebbe in discussione un progetto per la loro sostituzione con il sistema SSC-6 ("Stooge"), versione per la difesa costiera dell'SS-N-25 ("Switchblade") già adottato sulle Mourad Rais e sulle Rais Hamidou ammodernate.

Qualche considerazione infine sulla componente aerea della Marine Nationale Algérienne.

Quest'ultima, sotto molti punti di vista, può essere considerata il suo punto debole; al momento attuale essa dispone infatti di soli 10 elicotteri, 6 del tipo AW-101 e 4 Lynx Mk.130. Acquistati sulla base di un contratto del valore di circa 400 milioni di euro, stipulato nel 2007 con AgustaWestland, questi velivoli sono oggi impiegati per i soli scopi di ricerca e soccorso (e di eventuale sorveglianza). Per quanto non vi siano conferme ufficiali, tutto lascia invece supporre che i nuovi Super Lynx Mk.300 ordinati nell'ambito del contratto con TKMS per le 2 MEKO A-200 saranno in configurazione ASW. Resta peraltro

da capire se tali velivoli copriranno anche le necessità delle (eventuali) Project 20382 Tigr, ovvero se sarà possibile farli operare anche da queste unità o si renderà necessario acquistare materiale russo. Dubbi peraltro da estendere all'altro programma in qualche modo in sospeso e cioè quello delle corvette cinesi; in questo caso peraltro, non è neanche dato sapere se esse disporranno di capacità elicotteristiche. Se dunque qualcosa si sta muovendo nel settore dell'ala rotante, più complessa è la situazione in quello dell'ala fissa in quanto la Marina algerina non dispone di propri velivoli e deve fare dunque affidamento su quelli in carico all'Aeronautica (Armée de l'Air Algerienne); il punto è che sulla quantità di assetti disponibili non vi è molta chiarezza. Oltre ai 6 Beechcraft 1900D HISAR in funzione MMSA (Multi Mission Surveillance Aircraft), una piattaforma multiruolo impiegabile anche per secondari compiti di pattugliamento marittimo, dovrebbero essere in linea solo 2 Beechcraft 200T in versione PATMAR (Patrouiller Maritime) mentre l'impiego da più parti avanzato dei velivoli C295 in simili missioni non trova in realtà alcuna conferma; questi ultimi sarebbero infatti tutti nella versione da trasporto e non in quella MPA dedicata.

Dunque, velivoli dalle prestazioni e dalle capacità (si noti l'assenza nel campo dell'ASW) non esattamente ai massimi livelli. Un aspetto che, alla luce dell'ampliamento/potenziamento della Marine Nationale dovrà, con ogni probabilità, trovare delle risposte adeguate, la prima delle quali è rappresentata dal programma relativo al prossimo ingresso in servizio di 6 Beechcraft Super King Air 350ER dotati di sistema di missione ATOS (Airborne Tactical Observation and Surveillance) della Selex e che integra diversi sensori (un radar Gabbiano T-200 in un radome ventrale nonché una torretta retrattile con una Forward-Looking Infrared Camera Wescam Mx15i e un illuminatore laser) per lo svolgimento di missioni di pattugliamento marittimo (per le quali dispone anche dell'AIS, Automatic Identification System). Anche questi velivoli saranno comunque assegnati all'Aeronautica.

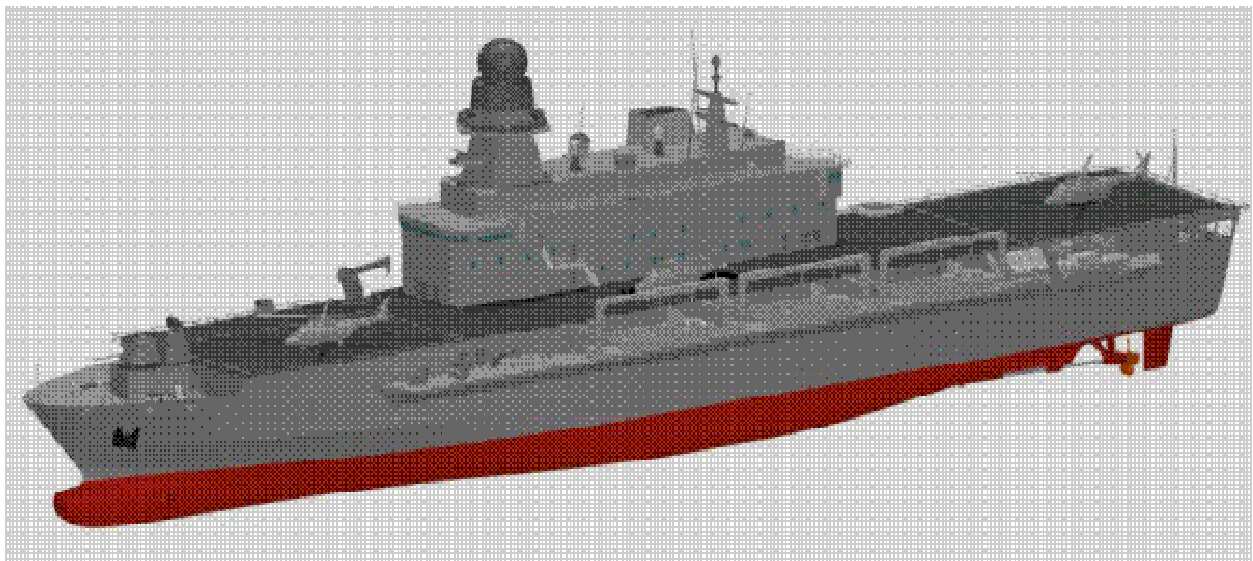
Un altro passo in avanti anche se, evidentemente, continua a mancare una piattaforma con caratteristiche complessive più "consistenti" in termini di prestazioni e dotazione di sensori nonché (possibilmente) con capacità di contrasto nel campo dell'ASW/ASuW (Anti Submarine/Anti-Surface Warfare).

### Conclusioni

Il dato che emerge dall'analisi fin qui svolta (e riassunta nella tabella) è dunque evidente: nel breve volgere di 3 o 4 anni al massimo, la Marina Algerina avrà cambiato quasi completamente volto. In particolare, l'ingresso in linea di 5+7 unità tra fregate e corvette (sullo sfondo, le incognite legate alle commesse Cinese e/o Russa) e della BDSL, a quale aggiungere l'aggiornamento di diverse unità già in linea, le farà acquisire una dimensione quantitativa e qualitativa ben diversa dal passato; per quanto sia ancora a dir poco prematuro parlare di «blue water navy», la stessa definizione di «brown water navy» d'ora in poi le potrebbe andare stretta. Anche perché, nel conto occorre mettere i recenti e importanti sviluppi dalla componente subacquea, considerazione quest'ultima che rimane valida indipendentemente dall'eventuale acquisto di altri 2 "Improved Kilo".

E sin qui nulla da obiettare, se non fosse che quanto sta accadendo pone non pochi interrogativi; alcuni dei quali, peraltro, già brevemente accennati.

Il primo aspetto che risalta con evidenza è rappresentato dalla prossima immissione in servizio di unità non solo dimensionalmente diverse da quelle attuali ma, soprattutto, di una complessità quasi non paragonabile. Ecco dunque nascere come spontaneo il dubbio circa la reale capacità da parte della Marine Nationale di assicurarne la piena operatività; un dubbio che, peraltro, è più che lecito a fronte di quanto sta accadendo per esempio alle "Osa II" e delle voci, insistenti, secondo le quali proprio le piattaforme più moderne oggi in servizio (i 4 sottomarini) soffrono di livelli di operatività insufficienti.



Corvetta Rais Hamidou (classe "Nanuchka-II", Project 1234E)

E a complicare le cose si aggiunge anche la moltiplicazione dei fornitori; da un monopolio (quasi) assoluto Sovietico-Russo, a una proliferazione di piattaforme (e relativi sistemi/apparati di ogni tipo) di provenienza sempre più spesso occidentale, condita poi da una rilevante presenza Cinese.

Una precisa scelta di ordine politico, che risponde a 2 diversi obiettivi: il primo, diversificare le fonti di approvvigionamento per non restare eccessivamente legati a un unico soggetto (e per scegliere le migliori tecnologie disponibili), mentre il secondo fa riferimento alla volontà da parte dell'Algeria di avvicinarsi all'Occidente stesso e, in particolare all'Europa.

A fronte di scambi commerciali sempre più intensi, appare infatti del tutto naturale un diverso rapporto di natura politico-diplomatica-militare; è in questo quadro che si inserisce la partecipazione di Algeri alle attività della "Iniziativa 5+5" (che riunisce 10 Nazioni del Mediterraneo occidentale e cioè, oltre all'Algeria, Francia, Italia, Libia, Malta, Mauritania, Marocco, Portogallo, Spagna e Tunisia) o la presenza nell'Euro-Atlantic Partnership Council (EAPC) promosso dalla NATO che riunisce per 50 Paesi dell'area Euro-Atlantica o, ancor più nello specifico, la partecipazione al "NATO Mediterrean Dialogue" avviato anch'esso dall'Alleanza Atlantica e rivolto, per l'appunto, al dialogo e alla collaborazione con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo. A questo poi si aggiungono i rapporti a livello bilaterale e, in tal senso, spicca la collaborazione sempre più intensa con il nostro Paese.

I frutti di questa intensificazione di rapporti sono già tangibili e si traducono nello scambio reciproco di visite nelle rispettive basi navali (anche a livello di delegazioni), nell'effettuazione di esercitazioni congiunte e nello scambio di informazioni; in sintesi, un quadro di maggiore apertura che si riflette anche sul fronte delle acquisizioni. Tutto questo però ha un prezzo: un (possibile) "incubo" dal punto di vista logistico-manutentivo.

Sembrano perciò inevitabili una serie di interventi correttivi.

A cominciare da un aumento degli organici; premesso che non esistono dati ufficiali (e certi) sull'attuale consistenza numerica, con stime che oscillano tra i 6.700 e 7.500 uomini anche se indicazioni più recenti parlano già di 9.000 militari in servizio, è ovvio che comunque si dovrà assicurare l'alimentazione degli equipaggi delle nuo-

ve unità, gli organici della componente aerea ma anche il personale destinato alle funzioni di supporto.

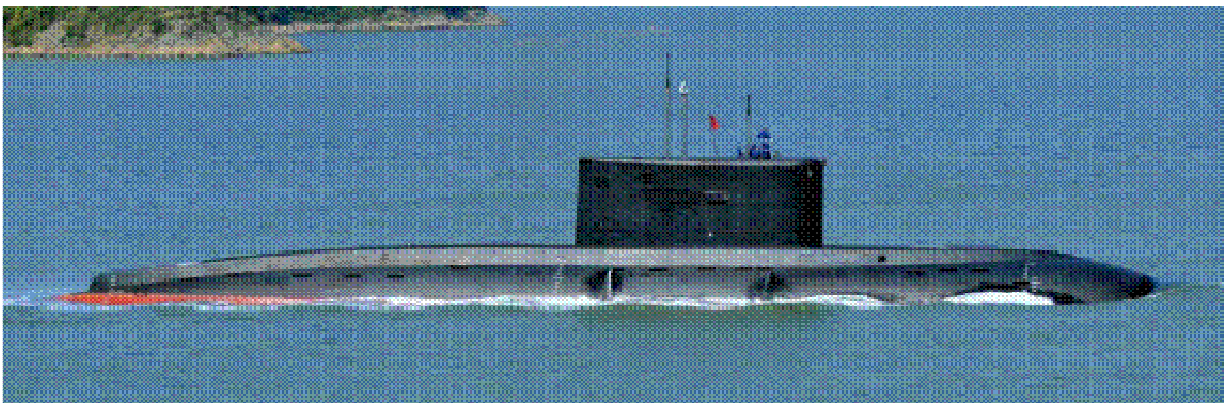
Al tempo stesso, si dovrà provvedere poi a un salto qualitativo in termini di addestramento e preparazione complessiva del personale per renderlo capace di garantire la condotta e la gestione (in ogni suo aspetto) dei nuovi assetti.

Una evoluzione (o forse rivoluzione) che potrebbe portare anche al doversi spogliare di quell'impostazione di stampo Sovietico con la quale la Marine Nationale Algérienne si è formata e ha operato fino a oggi; il tutto in accordo con quella opera di sempre maggiore attenzione nei confronti di altri Paesi.

Questo dovrà significare anche un potenziamento della struttura nel suo complesso; non tanto in termini di organizzazione, a oggi imperniata secondo uno schema abbastanza classico e cioè su di un «Commandement Central» (comprendente lo Stato Maggiore, un Ispettorato, la Squadra Navale e il Servizio Nazionale di Guardia Costiera), su 3 Comandi regionali ("Façade Maritime Ouest", con comando a Mers El Kebir, "Façade Maritime Centre" presso l'Ammiragliato di Algeri e "Façade Maritime Est" sulla base di Jiejil) e su di un settore formativo (con le scuole e i centri dedicati, situati ad Algeri e a Tamentfoust), quanto piuttosto in termini di capacità esprimibili.

Discorso in tutto e per tutto analogo anche per le basi della Marina Algerina che, oltre a quelle poc'anzi citate, può contarne un'altra di una certa importanza ad Annaba; ebbene anche dal punto di vista infrastrutturale potrebbe non essere così semplice sopportare l'aumento di navi (ed elicotteri) previsto. In questo senso, un ruolo ancor più importante lo potrebbe assumere proprio la base di Mers El Kebir (già oggi considerata principale installazione della Marine Nationale anche a causa della sua vicinanza con il Marocco) in virtù della presenza dei già citati cantieri ERCN e cioè dell'unica realtà produttiva/manutentiva di un qualche rilievo.

E per quanto già sommariamente affrontati, come non tornare a sottolineare un certo squilibrio fra le varie componenti della Marine Nationale Algérienne, con una fortissima attenzione verso quella più propriamente "combat" a scapito di altre; che dire, per esempio, di una forza destinata al pattugliamento più coerente di quella attuale, immaginando a questo proposito la realizzazione di OPV e/ o IPV (Off-shore e In-shore Patrol Vessel) da impiegare



SSK "Kilo Improved" (Project 636M)

per il controllo dei 1.000 Km di costa circa e dei poco meno di 130.000 Km<sup>2</sup> di Zona Economica Esclusiva reclamati (anche se va detto che, particolare importante, almeno fino a oggi non segnalano importanti giacimenti offshore da proteggere). Oltretutto, trattandosi di piattaforme generalmente dalle caratteristiche meno esasperate, queste potrebbero essere realizzate localmente con maggiore facilità e acquisendo della preziosa esperienza. E ancora, il tema dell'assenza di naviglio dedicato alla lotta alle mine (in via di risoluzione?), quello di un ulteriore sviluppo della componente aereonavale nonché della possibile evoluzione dei Fusiliers Marins rimangono temi importanti.

Ma il punto è che, di là dalle perplessità e dai dubbi (nonché da un quadro della situazione non sempre preciso), sta di fatto che la Marina Algerina punta sempre di più ad affermarsi come una potenza regionale in piena regola.

Di più, appare oramai evidente che le missioni istituzionali affidatele, la sorveglianza, la difesa e la sicurezza dello spazio marittimo nazionale, degli approdi e dei litorali nonché, più in generale, la protezione degli interessi nazionali sul mare, saranno d'ora in poi interpretate in maniera molto più ampia; soprattutto con riferimento al concetto di protezione degli interessi nazionali. In altri termini, appare ben poco credibile il presentare (così come viene fatto a livello ufficiale) questo processo di potenzia-

mento navale con la necessità di contrastare fenomeni sì di crescente importanza (come il contrabbando, l'immigrazione illegale e soprattutto il terrorismo), ma certo non tali da giustificare i programmi in corso.

Così come non basta a spiegare quanto sta avvenendo, per quanto ne costituisca un ulteriore aspetto, con l'attuale corsa al riarmo navale in atto con il tradizionale rivale nemico del Marocco.

La realtà è dunque diversa e con questa occorrerà fare i conti negli anni a venire; anche se il raggiungimento dello status di «blue water navy» è, al momento attuale, pura fantasia, anche se qualsiasi capacità di proiettare potenza è ancora fuori discussione e anche se i dispiegamenti fuori area non saranno ancora per diverso tempo uno scenario realistico, resta il fatto che la Marine Nationale Algérienne è destinata a diventare, magari non domani stesso e magari con tutti i limiti del caso, una potenza di tutto rispetto nell'intero bacino del Mediterraneo.

Un dato importante per i tutti i Paesi dell'area di quell'Area mediterranea sempre più instabile (con un arco di crisi che parte dalla Libia, passa per l'Egitto, attraversa Israele e si conclude nelle tormentate terre di Libano e Siria).

Italia inclusa, visto che proprio questo Mare riveste un importante essenziale per il nostro Paese; sotto ogni punto di vista.



*i Documenti di Analisi Difesa*

Analisi Difesa  
c/o Intermedia Service Soc. Coop.  
Via Castelfranco, 22  
40017 San Giovanni in Persiceto BO

Tel.: +390516810234

Fax: +390516811232

E-mail: [redazione@analisi difesa.it](mailto:redazione@analisi difesa.it)

Web: [www.analisi difesa.it](http://www.analisi difesa.it)



**Il Magazine on-line**  
**Diretto da**  
**Gianandrea Gaiani**