



i Documenti di Analisi Difesa

LA FLOTTIGLIA DEL MAR CASPIO DELLA MARINA RUSSA

di Giovanni Martinelli

Tra i protagonisti delle recenti operazioni militari condotte dalle Forze Armate russe a sostegno del regime siriano di Assad, ha fatto la sua comparsa anche un "attore" per certi versi inaspettato: la Flottiglia del Caspio. Una formazione che, sebbene meno importante delle altre facenti parte della VMF Rossii (Voenno-Morskoy Flot Rossijskoj Federacii) e cioè la Marina Russa, ha finito con il ritagliarsi nel corso degli ultimi anni un suo ruolo che, per certi versi, è culminato proprio nel lancio di missili da crociera avvenuto il 7 ottobre e il 20 novembre scorso da parte di sue unità navali, aventi come obiettivi le città di Raqqa, Aleppo e Idlib.

Per quanto entrambi i lanci multipli siano apparsi più una sorta di "show of force", con scarse giustificazioni da un punto di vista strettamente operativo, è evidente che essi hanno comunque suscitato un certo (e giustificato) interesse nei confronti della formazione navale che opera nel Mar Caspio; con quest'ultimo che, a sua volta, rappresenta un qualcosa di unico sotto diversi punti di vista.

Tanto che, prima di ogni altra considerazione, sarà sufficiente ricordare come perfino la stessa definizione di Mare in realtà non sia del tutto corretta o, per meglio dire, ancora oggetto di dispute.

In altri termini, quello che comunque è il più grande bacino d'acqua interno al mondo (con una superficie di 371.000 Km²) potrebbe, o dovrebbe, essere definito anche lago.

Ora, non inganni che una simile questione possa apparire marginale rispetto al tema dell'articolo; al contrario, essa deve rappresentare l'indispensabile premessa per spiegare quanto sta accadendo (e quanto potrebbe accadere).

Il tema centrale è dunque rappresentato dallo status internazionale proprio del Mar Caspio stesso; una questione di certo non nuova ma che, fino a quando era esistita l'Unione Sovietica, era rimasta sotto trac-



cia. E questo perché oltre a questo Paese, solo un altro vi si affacciava (e si affaccia), cioè l'Iran; ciò si traduceva in quadro tutto sommato chiaro poiché, per effetto di una naturale convergenza d'interessi tra questi 2 Paesi, si era arrivati alla decisione di considerare il Caspio come un lago e di spartire di comune accordo le risorse in esso contenute.

A sancire questo stato di cose, il trattato siglato il 26 febbraio del 1921 a Mosca tra le allora Unione Sovietica e Persia, sostanzialmente riconfermato dal protocollo del 25 marzo del 1935 che riaffermava il principio in base al quale lo stesso Mar Caspio era una proprietà congiunta Sovietico-Iraniana. Nel 1960 infatti, i 2 Paesi si accordarono come detto, per la fissazione di linee di demarcazione marittime del tutto arbitrarie che comunque avevano il preciso scopo di spartirne le risorse; ciò facendo, posero quindi le basi per quella che sarà una costante di tutti gli sviluppi futuri e cioè escludere ogni altro soggetto dall'avere anche la benché minima voce in capitolo.

L'equazione cambia radicalmente con la dissoluzione dell'Unione Sovietica e la

contestuale nascita di nuovi Stati: Azerbaigian, Kazakistan e Turkmenistan. In altri termini, la partita diventa a 5 e nel contesto si inseriscono anche le variabili legate allo sfruttamento delle ingenti risorse energetiche presenti nel Caspio stesso (petrolio e gas), alla costruzione delle infrastrutture legate alla raffinazione/trattamento nonché quelle al loro trasporto (dunque, oleodotti e gasdotti). Non solo, in gioco ci sono anche le risorse ittiche (si pensi allo storione beluga e al pregiatissimo caviale che se ne ricava) e più, in generale, tutto ciò che riguarda i traffici commerciali.

Laddove, con tutta evidenza, proprio quelle delle risorse energetiche diventa la partita più importante; perché tra giacimenti "onshore" e, soprattutto, "offshore", si stima che la produzione giornaliera di greggio riferita all'intero bacino del Caspio assommi a circa 2,6 milioni di barili; con valori non meno importanti per quanto riguarda il gas per una produzione annua di oltre 85 miliardi di metri cubi. Ma se già questi valori forniscono un quadro ricco di spunti d'interesse, ancora più importanti si dimostrano altri 2 aspetti; il primo riguarda



le stime delle riserve mentre il secondo riguarda la distribuzione di queste risorse tra i vari Paesi.

Ora, per quanto quello della stima delle riserve sia sempre un esercizio ricco di difficoltà, resta il fatto che numeri in gioco sono comunque di assoluto rilievo; rispetto al petrolio, quelle più prudenziali spaziano tra i 48 e i 68 miliardi di barili di petrolio ma c'è anche chi si spinge a poco più di 100. Ancora più interessanti i dati sul gas per il quale ci si muove in un range compreso tra i 7.800 e gli 8.300 miliardi di metri cubi; anche se si ritiene possibile la presenza di altri 6.800 miliardi. È da notare che alle tradizionali difficoltà nel definire cifre del genere si aggiungono quelle legate alle dispute territoriali; elemento che spesso impedisce lo svolgimento di adeguate attività esplorative.

Non meno interessanti le riflessioni sulla distribuzione di queste risorse, contrassegnate dalla constatazione che tra i diversi Paesi si riscontrano differenze in fatto di giacimenti oggi al lavoro (con, a loro volta, differenze tra quelli "offshore" e quelli "onshore") nonché di risorse stimate; il tutto segnato da nuovi distinguo sia per il petrolio (di maggiore importanza per alcuni) sia per il gas (più importante, invece, per altri). Dunque, esigenze diverse in fatto di estrazione, raffinazione/produzione e trasporto che, a loro volta, incidono nuovamente sugli interessi dei singoli Paesi.

In un tale contesto così complesso si inserisce ovviamente la già citata questione dello status di questo bacino d'acqua; e il perché è presto detto. La sua classificazione come mare, secondo la convenzione UNCLOS (United Nations Convention on the Law Of the Sea), alla quale si sono più volte appellati Azerbaigian e Kazakistan, comporterebbe infatti una serie di obblighi rispetto al libero transito delle navi (di qualunque nazionalità) anche verso altri mari. In questo senso, giova ricordare come attraverso il canale lungo 101 chilometri che unisce il Volga (affluente del Caspio) con il Don diventa infatti possibile accedere al Mar d'Azov e da questo al Mar Nero; in poche parole, l'accesso al Mediterraneo e a tutti gli Oceani del mondo. Non è dunque certo difficile capire perché soprattutto la Russia (sul cui territorio insistono tutte le vie d'acqua e i passaggi che garantiscono gli accessi poco sopra ricordati) sia così interessata a

conservare lo status di lago o, più precisamente, di "special inner sea" privo di qualsiasi collegamento naturale con altri mari.

A complicare le cose, l'attuale situazione che vede tensioni crescenti tra i vari Stati in virtù del fatto che i loro rapporti sono regolati da una limitata serie di accordi bilaterali che riguardano solo alcuni di essi; nonostante gli sforzi fatti, fino a oggi non è stato possibile raggiungere un accordo multilaterale con tutti i 5 Paesi dell'area, in modo da appianare i contrasti ancora oggi in essere. In particolare, il principale punto di frizione è rappresentato dalla formula proposta di spartire lo stesso Caspio non in parti uguali da assegnare ai 5 Stati ma di introdurre un principio di suddivisione basato sullo sviluppo costiero di ciascun Paese; ciò sarebbe negativo per Teheran (principale oppositore di questa proposta, insieme alla stessa Russia), non tanto per la percentuale assegnata che scenderebbe dal 20 a poco meno del 19%, quanto piuttosto perché in questo caso ne guadagnerebbe il Kazakistan la cui percentuale passerebbe a oltre il 30%.

A oggi, l'unico risultato tangibile è stato l'accordo raggiunto nell'aprile del 2014, promosso sotto la forte spinta di Mosca; i cosiddetti "Caspian five" hanno infatti deciso di firmare una «Convenzione di indipendenza del Mar Caspio» il cui significato ultimo è costituito dalla sostanziale interdizione di questo bacino nei confronti di qualunque altro Paese. In altri termini, è stato sancito ufficialmente il potere d'interdizione della Russia la quale, come detto, possiede l'unica via d'ingresso/uscita per mezzo del già citato canale che collega il Volga con il Don. Una considerazione tutt'altro banale visto che prima di quel momento, Azerbaigian, Kazakistan e Turkmenistan avevano fatto affluire diverse unità navali (peraltro di ridotta valenza operativa) dall'estero; in particolare Turchia, Ucraina ma anche Corea del Sud e Stati Uniti.

Corsa al riarmo nel Caspio

Ed è proprio questo clima non proprio sereno ad aver innescato una sorta di corsa al riarmo navale; una corsa che, occorre precisarlo, avviene su scala decisamente ridotta per alcuni dei pro-





tagonisti minori, laddove per quelli principali (Russia e Iran, ovviamente) si sviluppa invece in maniera ben diversa.

Nel dettaglio, almeno a livello di unità principali, si segnala la piccola Marina del Turkmenistan che tra il 2011 e il 2102 ha immesso in servizio 2 corvette del tipo Project 12418 Molniya ("Tarantul V" per la NATO), costruite in Russia e caratterizzate da un potente armamento missilistico antinave incentrato su 16 missili Kh-35 Uran-E (o SS-N-25 "Switchblade" secondo la terminologia NATO) queste sono state affiancate un anno dopo da 2 pattugliatori della classe Tuzla (con i blocchi costruiti in Turchia e assemblaggio nonché allestimento finale in Turkmenistan) i quali, benché moderni, risultano privi di armamento missilistico.

Per certi versi più singolare la situazione del Kazakistan il quale, pur essendo un Paese certo non a corto di risorse economiche e con lo sviluppo costiero più importante, non è ancora riuscito ad allestire una flotta di un certo peso. A oggi dovrebbero essere in servizio 2 piccole motomissilistiche Project 20970 Katran, di progettazione russa ma secondo alcune fonti costruite localmente su licenza, e caratterizzate da un armamento incentrato su 8 contenitori-lanciatori per altrettanti missili Kh-35 Uran-E; da tempo si parla però della possibilità di costruirne altre. A queste piattaforme si aggiungono almeno 3 ancora più piccole unità del tipo Bars-250MO (anch'esse realizzate in loco e dotate di un sistema missilistico antinave RK-2V), più un nutrito gruppo di "Patrol Craft" di varia provenienza (locale, Corea del Sud e Turchia) e di scarsa rilevanza operativa. In compenso, non mancano i piani per un ulteriore potenziamento della flotta. In particolare, da tempo si parla dell'interesse nei confronti delle corvette Project 21632 Tornado, versione da esportazione delle Project 21630 Buyan in servizio nella Marina Russa, proprio nella Flottiglia del Caspio, e che potrebbero essere acquisite in diversi esemplari (fino a 6). In alternativa, si è parlato anche di un interesse per le corvette Type 056 cinesi; un'ipotesi meno peregrina di quanto potrebbe apparire, visto i crescenti legami tra i 2 Paesi (sempre legati alle forniture di petrolio e gas di Astana nei confronti di Pechino) e che potrebbe fare perno sull'ulteriore sviluppo di capacità costruttive locali.

Dal canto suo, l'Azerbaigian allinea ancora un certo numero di piattaforme di origine Sovietica, con l'ammiraglia della flotta

rappresentata da una vecchia fregata della classe Project 159 ("Petya" per la NATO) e nessuna piattaforma dotata di missili; in compenso, si registra una discreta componente anfibia e di lotta alle mine (che invece risultano del tutto assenti nelle Marine degli "Stan", anche se il Kazakistan ha avviato uno specifico programma nel campo della seconda). Complessivamente però, si può affermare che Baku non sia ancora riuscita a dare la giusta spinta al processo di rinnovamento della propria componente navale.

A fattori comuni poi degli sforzi di questi Paesi, la volontà di potenziare basi e infrastrutture per le rispettive componenti navali nonché, per l'appunto, quella di acquisire (nell'ambito dei propri attuali limiti) una capacità autonoma di costruzione.

La flotta iraniana

Un discorso a parte lo merita l'Iran. Teheran infatti, è chiaramente intenzionata a non trascurare la propria flotta schierata sul Mar Caspio, con l'evidente obiettivo non tanto di rivaleggiare con la Russia quanto, piuttosto, di conseguire una certa supremazia sugli altri Stati rivieraschi; da difendere ci sono gli interessi nella regione, anche in funzione di dispute territoriali che risultano più forti con l'Azerbaigian e il Turkmenistan (tali da sfociare, peraltro, in diversi incidenti e scontri a fuoco).

Un potenziamento quello dell'Iran che sta passando attraverso il dispiegamento di diverse unità di superficie e che, in prospettiva, potrebbe vedere anche la novità della comparsa di sottomarini nel Mar Caspio. Nel frattempo, si segnala il recente ingresso in servizio di un "destroyer" (secondo l'altisonante classificazione iraniana) della classe Moudge. Si tratta del Damavand, in realtà una piattaforma assimilabile a una corvetta, con un dislocamento intorno alle 1.500 tonnellate e caratteristiche relativamente moderne; l'armamento è incentrato su 4 missili antinave del tipo Noor o Qader (versioni locali dei C-802 cinesi, anche noti come CSS-N-8 "Saccade"), un pezzo da 76 mm nonché 2 insoliti impianti lanciasiluri tripli per ordigni antisom (mentre si starebbe anche lavorando all'integrazione di missili antiaerei Mehrab). Non meno interessanti anche le 2 (secondo alcune fonti 3) motomissilistiche della classe Sina, versione modificata localmente delle unità del tipo "La Combattente IIa", dotate di

un armamento simile alla Damavand essendo presenti da 2 a 4 contenitori-lanciatori per altrettanti missili C-802 e un pezzo da 76 mm. Dettaglio a dir poco interessante, la crescita di capacità costruttiva dei cantieri Shahid Tamjidi Marine Industries (STMI) di Bandar e-Anzali nei quali sono realizzate queste unità; considerazione che acquista maggior rilievo se si pensa che di entrambe le classi sono in fase di costruzione ulteriori esemplari. Stando infine alle dichiarazioni di Teheran, nel piano di potenziamento della flotta del Caspio è anche prevista l'introduzione di sottomarini; ora, considerando le capacità realizzative iraniane (soprattutto nel campo dei battelli subacquei "midget"), un simile intento dovrebbe essere seriamente preso in considerazione. Anche perché, a oggi e sulla base delle informazioni note, non risulta schierato nulla del genere in un Mar Caspio che al contrario si presta bene alle operazioni subacquee (con una profondità media di 200 metri e punte massime di oltre 1.000 metri).

La Flottiglia del Caspio

Da un punto di vista storico, il primo concreto interesse russo per il Caspio può essere fatto risalire al 1667, con la realizzazione di un primo cantiere destinato alla realizzazione di unità da impiegare proprio in questo bacino d'acqua e l'invio di una prima nave (peraltro neanche mai arrivata a destinazione).

Per decenni però, le forze schierate sono a dir poco ridotte, tanto che si dovrà aspettare l'inizio del nuovo secolo e un nuovo Zar: Pietro I, il quale con l'emanazione di un editto in data 4 novembre del 1722 determina la nascita ufficiale della Flottiglia del Caspio con base nella città di Astrakan.

Proprio i primi anni del '700 segnano l'inizio di un lungo periodo di confronto con la Persia. Un confronto che si concluderà solo nel 1813 con il trattato del Gulistan, il quale sancirà un punto fondamentale: la Flottiglia del Caspio sarà l'unica che potrà continuare a operare in questo bacino d'acqua. Nel corso degli anni, Baku diventa nel frattempo la base principale ma, alla fine, la totale assenza di minacce concrete e il dominio incontrastato portarono a una sorta di svuotamento di questa flotta; tanto che ai primi del '900 le unità in dotazione erano molto poche e di ridotta valenza operativa.

Non a caso, il ruolo di questa formazione navale nel corso della Prima Guerra Mondiale sarà praticamente nullo laddove ben diverso fu, invece, il suo coinvolgimento nelle vicende che segnarono la fine della Russia Zarista e alla nascita dell'Unione Sovietica comunista.

Nel 1918 infatti, dopo l'arrivo dei Sovietici e al fine di collaborare con le operazioni dell'Armata Rossa, i marinai schierati nella regione istituirono la Flotta Militare della Regione di Astrakan che nel frattempo ottenne dei rinforzi da quella del Baltico. Nell'ottobre dello stesso anno essa viene rinominata Flottiglia Militare di Astrakan-Caspio e dopo una serie di vicissitudini varie (con passaggi di navi tra le forze rivoluzionarie e controrivoluzionarie), nel 1919 si assiste a un nuovo cambiamento di formazione e di denominazione per effetto della sua unione con le unità presenti sul Volga, diventando la Flottiglia Militare del Caspio-Volga.

A ciò fecero seguito mesi di scontri a fianco della Flotta Rossa dell'Azerbaigian Sovietico e dei Bolscevichi, culminati con la sconfitta delle Armate Bianche; nel 1920 le 2 flotte si unirono per formare le Forze Navali del Mar Caspio. Quelli successivi furono anni convulsi, con frequenti cambi di organizzazione e di nome; solo nel giugno del 1931 si tornerà infine a quello definitivo e cioè Flottiglia del Caspio.

Seguì dunque il secondo conflitto mondiale, nel corso del quale le missioni principali furono quelle classiche di presenza e sorveglianza; tuttavia, è da notare che tale Flottiglia svolse comun-

que un ruolo importante nell'assicurare la scorta ai convogli che garantirono gli indispensabili rifornimenti a un'Unione Sovietica sotto attacco da parte della Germania. In particolare, fondamentale risultò l'apporto fornito nel corso della battaglia di Stalingrado; tanto che al termine di quello stesso conflitto, essa venne insignita dell'Ordine della Bandiera Rossa.

La lunga fase della Guerra Fredda è invece trascorsa all'insegna di una scarsa importanza; i già citati accordi tra Mosca e Teheran contribuirono a cristallizzare una situazione che vedeva entrambi i Paesi intenti a mantenere uno status-quo per tutti soddisfacente. L'aspetto forse più singolare fu il ricorso da parte dell'Unione Sovietica a questo bacino d'acqua per testare i propri ekranoplani.

Tutto cambiò, ovviamente, con la dissoluzione dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche e la nascita di nuovi Stati. Il primo problema che nacque fin da subito fu rappresentato dalla necessità di raggiungere un accordo per la spartizione delle unità facenti parte della Flottiglia. Nel marzo del 1992 venne raggiunto un primo accordo che, dato ancora più importante, comportava l'abbandono da parte della Marina Russa di tutte le basi che ancora occupava nei territori dei nuovi Stati; e qui nacque il secondo problema visto che, tra l'altro, dovette essere abbandonata anche Baku, fino ad allora base principale della Flottiglia. A dimostrazione di quanto un simile processo sia stato lungo e complesso, si ricorda che il suo completamento si è sostanzialmente concluso solo nel 1995.

Quello venutosi a creare era dunque un contesto del tutto nuovo, notevolmente più complesso; tanto che a Mosca non passò molto tempo prima di realizzare che (anche in virtù della perdita di diverse unità passate ai nuovi Paesi) fosse necessario avviare un processo di rafforzamento; quest'ultimo però non avrebbe dovuto comprendere solo la componente navale ma anche quella infrastrutturale e tutti quei reparti di supporto necessari a far operare un dispositivo più complesso.

Nonostante le difficoltà varie, prima di tutto economiche (e tali da incidere pesantemente sull'operatività dei reparti), intorno alla fine del secolo scorso ha quindi inizio il processo di vera e propria ricostruzione della Flottiglia del Caspio che ha oramai raggiunto una propria fisionomia.

Ora, prima di affrontare nel dettaglio struttura e unità di questa flotta, occorre subito precisare come in realtà le informazioni ufficiali siano poche e quindi (anche in virtù dei frequenti cambiamenti avvenuti proprio negli ultimi anni) ricostruire con precisione in vari aspetti basandosi solo su fonti aperte può anche determinare delle imprecisioni.

Ciò detto, il quadro complessivo risulta comunque sufficientemente chiaro nei suoi tratti essenziali, con la Flottiglia del Caspio inserita nel Distretto Militare Meridionale (uno dei 4 nei quali le Forze Armate di Mosca riuniscono i propri assetti operativi); a tali distretti corrispondono altrettanti Comandi Strategici interforze, con questa stessa formazione navale che (insieme alla Flotta del Mar Nero) va dunque a confluire nel Comando Sud (il cui Quartier Generale è situato a Rostov sul Don).

A proposito di Quartier Generale, quello della Flottiglia del Caspio si trova nella città di Astrakan, capoluogo della omonima oblast'; Altre basi di primaria importanza sono poi quelle situate nella Repubblica del Daghestan e più precisamente nel capoluogo Machačkala e nella vicina Kaspiysk.

I reparti

Da un punto di vista strettamente organizzativo, la Flottiglia del Caspio è articolata su 2 formazioni di dimensioni più importanti e su diversi altri reparti, il tutto per un dispositivo comunque piuttosto articolato e dotato di capacità interessanti.

Per quanto riguarda gli assetti navali, ad Astrakan o più precisamente nella base di Zolotoy Zaton situata sempre sul Volga nei pressi di tale città, ha infatti sede la 73ª Brigata (73 BrKVOR, che secondo la terminologia Russa, potrebbe essere definita "Brigata per la protezione della regione marittima"). Questa, a sua volta, comprende il 327° Battaglione di navi di superficie (327 DNKN) e il 198° Battaglione di dragamine (198 DNTSch), con quest'ultimo reparto dislocato presso un'altra installazione sempre nelle vicinanze di Astrakan e cioè Nikolo-Koarovka. Accanto a questi, troviamo inoltre formazioni minori (cioè i gruppi di navi di supporto TsMTO, GRGS, 293 ASO e 43 RGS) dedicate al salvataggio/ricerca e soccorso, al supporto della Brigata, ai servizi idrografici e a tutti quelli di supporto alle attività ed esigenze della flotta nel suo complesso.

L'altro polo sul quale è incentrata la Flottiglia del Caspio è quello costituito dalle basi di Machačkala e di Kaspiysk. La prima, in particolare, è stato oggetto di diversi interventi importanti alle proprie infrastrutture allo scopo di ricevere nuove unità; e infatti, è proprio a Machačkala che si trova la sede dell'altra importante formazione navale, cioè la 106ª Brigata (106 BrKOVOR), la quale a sua volta annovera il 250° Battaglione di navi di superficie (250 BRNK) e il 242° Battaglione navi da sbarco (242 DNDK), quest'ultimo basato invece a Kaspiysk. Ancora presso la base di Machačkala ritroviamo invece sia il 137° Gruppo Separato per il contrasto/lotta contro i sommozzatori (137 oSpN BPDSS) sia il gruppo di navi di supporto GRSO.

Da notare che spesso, al posto della definizione di Battaglione per i reparti sopra menzionati viene alternativamente indicata anche quella di Divisione; senza che però il tutto modifichi la sostanza dell'analisi.

Il quadro si completa definitivamente con l'inserimento del reparto aereo organico alla Flottiglia del Caspio, e cioè uno Squadrone distaccato di elicotteri (Mi-8, impiegati in compiti di trasporto/collegamento nonché ricerca e soccorso), il 46° Battaglione distaccato di difesa missilistica costiera (dotata del sistema missilistico Bal (SSC-6 "Sennight" nella classificazione NATO) che impiega il missile antinave Kh-35 Uran; entrambi reparti sono schierati presso la città di Kaspiysk, laddove ritroviamo uno dei 2 Battaglioni di Marines della Marina Russa (il 414°) mentre l'altro (e cioè il 727°) è di base ad Astrakan.

È interessante notare come proprio i Marines siano stati interessati di recente da una profonda ristrutturazione; risale infatti al 2009 (ad appena 9 anni dalla sua costituzione) lo scioglimento della 77ª Brigata, un reparto articolato su 4 battaglioni di fanteria di Marina, 2 di artiglieria, uno per la difesa aerea, uno con reparti dedicati alla ricognizione e, infine, uno per la guerra elettronica. Una Brigata dunque piuttosto "robusta", che ha anche

avuto diversi impieghi operativi nei vari conflitti che hanno attraversato il Caucaso (ivi compreso quello in Cecenia). Con l'allentarsi delle tensioni nella regione, la Marina Russa ha deciso un ridimensionamento dei propri reparti di fanteria, anche se, contestualmente, per i 2 battaglioni rimasti si punta ad ammodernare quanto prima gli equipaggiamenti in dotazione; i quali, in effetti, non sono dei più moderni visto che risultano ancora in servizio APC del tipo BR-80 o MT-LB nonché mortai semoventi Nona/Nona SVK.

Le unità navali

Come detto in precedenza, sia pure anche virtù della sua ridotta consistenza, tra le varie e più importanti formazioni navali della VMF Rossii (e cioè la Flotta del Nord, del Baltico, del Pacifico e del Mar Nero) la Flottiglia del Caspio è quella che sta procedendo più rapidamente nel suo processo di rinnovamento/ammodernamento.

Il primo, importante, tassello di tale processo è stato rappresentato dall'ingresso in servizio nell'agosto del 2003 della fregata Tatarstan, prima unità della classe Gepard, altrimenti nota come Project 11661. Un arrivo piuttosto tormentato a dire il vero; impostata nel lontano maggio 1990 con il nome di Yastreb nei cantieri Zelenodolsk Zavod di Zelenodolsk, questa piattaforma venne varata nel 1993. Un paio di anni dopo, ad allestimento quasi completato, i lavori vennero però bloccati per mancanza di fondi; dopo il cambio di nome in Tatarstan, nel 2001 fu possibile riprenderli, fino a giungere al completamento e alla consegna della fregata alla Marina Russa. Non meno complicato l'iter della seconda unità, peraltro leggermente differente dalla prima (Project 11661K); realizzata negli stessi cantieri (ora noti come Zelenodolsky Plant Gorky), la Dagestan si presume sia stata impostata tra il 1993 e il 1994 come Albatros, varata nell'aprile del 2010 con il nuovo nome e infine consegnata nel novembre del 2012.

Entrambe le fregate sono assegnate alla 250ª Divisione, con la seconda delle 2 che svolge il ruolo (più simbolico che altro) di ammiraglia della Flottiglia del Caspio. Quale ulteriore nota, si ricorda che questo progetto ha ottenuto un certo successo all'estero, con 6 unità consegnate o in costruzione/in ordine (in diverse versioni) per la Marina della Repubblica Popolare del Vietnam mentre almeno un'altra unità sarebbe in costruzione per la Marina Russa, anche se non è dato sapere se e quando sarà completata nonché a quale flotta (eventualmente sarà assegnata).

Le caratteristiche generali di Tatarstan e Dagestan (con distintivi ottici, rispettivamente, 691 e 693) non dovrebbero differire di



molto, con una lunghezza fuori tutto di poco più di 102 metri per una larghezza massima di circa 13,8 e un pescaggio che (comprensivo del sonar) raggiunge i 5,3 metri circa. Secondo alcune fonti tuttavia, in virtù del fatto che la Daghestan presenta valori di dislocamento a pieno carico leggermente inferiori rispetto alla Tatarstan (per quest'ultima indicato in 1.930 tonnellate), anche il suo pescaggio dovrebbe risultare leggermente inferiore. L'equipaggio, infine, è fissato in 121 uomini.

Da un punto di vista costruttivo, le Gepard presentano uno scafo realizzato in acciaio mentre le sovrastrutture sono in alluminio, con una qualche ricerca di soluzioni volte a conseguire una certa "stealthness" radar.

L'apparato propulsore si presenta in configurazione CODOG (Combined Diesel Or Gas), incentrato su di un diesel 86B da 8.000 Hp e 2 turbine a gas DGTA M-44 da 15.000 Hp ciascuna; la velocità massima è indicata in 28 nodi (con il dato reale presumibilmente più elevato) mentre l'autonomia alla velocità di crociera di 14 nodi si aggira intorno alle 3.800 miglia.

Le differenze maggiori tra le 2 unità si riscontrano nel campo dei sensori e dei sistemi d'arma imbarcati; a fronte infatti dello stesso Combat Management System, il SIGMA-E, per quanto riguarda i primi sulla Tatarstan, troviamo un radar per la ricerca di superficie e il "targeting" dei bersagli per i missili antinave Monolit-K, un radar per la scoperta aerea/di superficie Pozitiv ME1, un radar di navigazione Vaygach-U e una suite sonar Zarnitsa (composta da un sensore a scafo e da un VDS, Variabile Depth Sonar). Sulla Dagestan invece, cambia praticamente tutto visto che il sensore di scoperta di superficie diventa il Mineral-ME, quello per la scoperta aerea/di superficie ora è un Pozitiv ME1.2 mentre i 2 radar di navigazione sono dei Kivach; ciò che non è chiaro è il tipo di sonar imbarcati, nel senso che si ipotizza il ricorso alla stessa suite offerta per alcune delle versioni per l'esportazione e cioè la MGK-335EM-03.

Differenze ancora più importanti si registrano sul fronte dell'armamento; sulla Tatarstan ritroviamo infatti un pezzo AK-176 da 76 mm, 2 complessi a 6 canne rotanti da 30 mm AK-630 (con entrambi i sistemi asserviti al radar di controllo del tiro MR-123 "Bass Tilt") e un paio di mitragliatrici su affusto manuale MTPU da 14,5 mm. A essi si affiancano 2 complessi costituiti da 4 contenitori-lanciatori ciascuno per missili antinave Kh-35 Uran (SS-N-25 "Switchblade") e un sistema OSA-MA2 (SA-N-4 "Gecko") basata su una rampa binata retrattile che impiega missili antiaerei 9M33 (20 ordigni di riserva); completano la dotazione di sistemi d'arma 2 impianti lanciasiluri binati da 533

mm e un lanciarazzi antisom RBU-6000 a 12 canne.

Viceversa, sulla Dagestan, a rimanere sono solo il pezzo da 76 mm e le 2 mitragliatrici da 14,5 mm; la difesa di punto e quella nei confronti dei bersagli aerei viene infatti concentrata in un unico sistema Palma dotato di 2 mitragliatrici a 6 canne rotanti da 30 mm AO-18KD e di 8 missili 9M337 Sosna-R (SA-N-11 per la NATO). Comune invece a entrambe le unità a presenza di 4 sistemi di lancio per inganni PK-16 per il contrasto di missili antinave. Sulla Dagestan scompare inoltre il lanciarazzi RBU-6000 mentre si ritrovano i 2 impianti lanciasiluri binati. Ma la novità più grossa si registra sul fronte dei sistemi superficie-superficie, con l'eliminazione dei contenitori-lanciatori e l'installazione di un sistema di lancio verticale a 8 celle UKSK (tradotto liberamente: sistema di fuoco imbarcato universale), qui configurato per l'impiego dei missili dalla famiglia Kalibr-NK sviluppati in versione antinave, "land attack" e antisom. Proprio il secondo tipo (e, più precisamente, il missile 3M-14T, o SS-N-30A, accreditato di una gittata massima di oltre 1.500 Km e una testata da 450 Kg) è stato quello impiegato nei lanci del 7 ottobre, per un totale di 26 missili, e del 20 novembre scorsi con altri 18 missili. Lancio che, peraltro, ha colto di sorpresa molti (compresa la stessa US Navy), visto che non ci si aspettava simili capacità di attacco.

E sempre a proposito dei lanci di missili dell'autunno scorso, protagoniste insieme alla stessa Dagestan sono state anche le 3 corvette della classe Buyan-M e cioè le altre unità più moderne della Flottiglia del Caspio. Note secondo la tipica classificazione russa come Project 21631, queste piccole piattaforme sono costruite dai cantieri di Zelenodolsk; le prime 2, Grad Sviyazhsk (021) e Uglich (022), sono state consegnate nel luglio 2014 mentre la consegna della terza, Velikiy Ustyug (023), è avvenuta nel dicembre del 2014. Da notare che altre 2 unità sono state consegnate alla Flotta del Mar Nero e altre 4 sono inoltre in differenti fasi di costruzione ma non è ancora noto a che Flotta saranno assegnate.

Derivate dalle Buyan o Project 21630, anch'esse in servizio nella stessa Flottiglia del Caspio, queste piccole corvette sono (in relazione con le dimensioni) unità dotate di un armamento piuttosto potente; si sta infatti parlando di piattaforme lunghe 74,1 metri e larghe 11 (con un pescaggio ridotto di 2,6 metri), per un dislocamento di circa 950 tonnellate a pieno carico. L'impianto propulsivo dovrebbe essere lo stesso di quello delle Buyan e cioè 2 motori diesel Zvezda M520D (dalla caratteristica configurazione radiale a 56 cilindri) da oltre 5.300 Hp ciascuno che azionano altrettanti idrogetti (che consentono, per l'appun-





to, un pescaggio ridotto).

La velocità massima è indicata in 25 nodi, con un'autonomia di circa 2.500 miglia all'andatura di crociera di 12 nodi; per ciò che riguarda l'equipaggio, questo è fissato in 52 uomini.

La dotazione di sensori appare più che adeguata rispetto ai compiti previsti per queste unità; nel dettaglio, si tratta un radar per la scoperta aerea/di superficie Pozitiv-M1.2 e un radar di navigazione Pal (a essi si aggiunge poi l'apparato di controllo del tiro 5P-10-03E). Proprio quest'ultimo apparato ci porta ad affrontare il tema della (notevole) dotazione di sistemi d'arma; si parte ovviamente dal lanciatore verticale UKSK a 8 celle e si arriva al pezzo da 100 mm A-190. Nel mezzo, 2 impianti Gibka con 4 lanciatori ciascuno per missili antiaerei Igla e, infine, 1 sistema AK-306M-2 Duet dotato di 2 mitragliere sovrapposte a 6 canne rotanti da 30 mm (oltre a 2 mitragliatrici MTPU da 14,5 mm, nonché un sistema PK10 Smely dotato di 2 lanciatori per il lancio di inganni nei confronti dei missili antinave).

Come appena accennato, il progetto di partenza è rappresentato dalle Project 21630 o Buyan, cioè unità dalle capacità operative più limitate rispetto alle "sorelle maggiori"; del resto, le stesse dimensioni sono ben diverse visto che si parla di piccole corvette lunghe 61,8 metri, per una larghezza di 10,3 (anche se vi sono fonti che riferiscono di un valore pari a 9,6 metri), mentre anche sul pescaggio giungono informazioni discordanti in quanto si registra una forchetta di valori variabili tra i 2 e i 3 metri. Il dislocamento a pieno carico è indicato in 520 tonnellate, per piattaforme il cui equipaggio è fissato in 36 uomini.

Realizzate dal cantiere JSC Almaz di San Pietroburgo, le 3 unità della classe e cioè Astrakan (012), Volgodonsk (014) e Makhachkala (015) sono state consegnate nel settembre del 2006, nel dicembre del 2011 e ancora nel dicembre dell'anno successivo; da evidenziare la mancata realizzazione di altri esemplari quale chiara dimostrazione dei loro limiti.

Identica la dotazione di sensori (anzi, cronologicamente parlando, è ovvio che sono le Buyan-M ad avere gli stessi sensori delle Buyan) così come identico dovrebbe essere il CMS e cioè il Sigma-E laddove, invece, ben diversi sono i sistemi d'arma installati; accanto infatti al pezzo da 100 mm A-190, la difesa di punto su queste piattaforme è affidata a 2 impianti AK-306 con 6 canne rotanti da 30 mm e un singolo impianto Gibka. Ma la differenza più rilevante è rappresentata dalla presenza di un lanciarazzi (retrattile) a 40 canne da 122 mm A-125 Grad-M; di fatto, le Buyan appaiono essere più che altro una sorta di interpretazione in chiave più moderna della motocannoniera/unità di appoggio al fuoco.

Il quadro delle unità maggiori si completa con le 2 motomissilistiche Molniya della classe Tarantul; anzi, per essere più precisi

con una unità appartenente alla serie Project 12411 ("Tarantul II" secondo la classificazione NATO) e una alla successiva Project 12411M (quest'ultima classificata come "Tarantul III"). Nel dettaglio, e rispettivamente, si tratta della R-101 Stupinets (consegnata nel 1985) e della MAK-160 (consegnata qualche anno dopo, nel 1988); entrambe le unità, peraltro, sono arrivate alla Flottiglia del Caspio dopo una serie di passaggi da altre flotte della Marina Russa. Le dimensioni delle diverse serie di queste piccole (ma decisamente ben armate) piattaforme sono sostanzialmente le stesse: 56,1 metri di lunghezza per 10,2 di larghezza e 2,25/2,5 di pescaggio. Leggermente differente il valore relativo al dislocamento a pieno carico che passa dalle 470 tonnellate circa delle 12411T alle poco più di 490 delle 12411. Differenze che rivelano ancora più sul versante dell'impianto propulsivo, visto che per le prime esso si presenta in configurazione COGOG (Combined Gas Or Gas) essendo basato su 2 turbine a gas M70 della potenza di oltre 12.000 Hp per gli spunti di velocità e di altre 2 TAG M75 da 5.000 Hp per le andature di crociera; per le seconde invece, si è fatto ricorso a una configurazione CODOG (Combined Diesel Or Gas) mantenendo le stesse TAG di potenza e sostituendo le 2 M75 con altrettanti motori diesel M-510 da 4.000 Hp ciascuno. Differenze che non incidono né sulla velocità massima (41 nodi) né sui valori di autonomia (1.600 miglia a 14 nodi), sostanzialmente uguali tra le 2 serie; anche il numero degli uomini di equipaggio è identico essendo fissato in 41 persone.

Per ciò che riguarda la dotazione di sensori e di sistemi d'arma, mentre la R-101 ha mantenuto l'armamento originario, la MAK-160 è stata oggetto di un intervento significativo. Nel dettaglio, per la prima, si tratta di 2 lanciatori binati per missili antinave P-15M Termit (altrimenti noti come SS-N-2C "Styx") con associato radar di designazione dei bersagli Monolit (o "Band Stand"), a loro volta affiancati da un pezzo da 76 mm AK-176, 3 impianti a 6 canne rotanti da 30 mm AK-630M e, infine, 1 lanciatore quadrinato per missili antiaerei Strela o Igla. Decisamente più singolare, come detto, la configurazione della seconda visto lo sbarco dei principali sistemi (in particolare, il radar Monolit e i 2 lanciatori binati per missili Moskit o SS-N-22 "Sunburn") e la loro sostituzione con 4 lanciarazzi a 17 canne da 140 mm BM-14-17, con il resto delle dotazioni inalterate.

Tra le unità di maggiore interesse in dotazione alla Flottiglia del Caspio figurano poi le 4 cannoniere fluviali della classe Shmel o Project 1204, più precisamente le AK-201, -209, -223 e -248; e questo non certo per capacità operative di valore assoluto quanto, piuttosto, per le loro peculiari caratteristiche. Costruite in ben 118 esemplari dai cantieri Zaliv di Kerch tra il 1967 e il 1972, tale Flottiglia ne ha avute in dotazione fino a 8 ma negli ultimi anni (a seguito di diverse radiazioni) si sono ridotte a 4. Si diceva della particolarità di queste piattaforme, lunghe poco più

di 27 metri, larghe 4,3 e con un pescaggio limitato a 85 cm; il dislocamento è di circa 70 tonnellate mentre l'impianto propulsivo, costituito da 2 motori diesel M-50F da 1.200 Hp ciascuno, garantisce una velocità massima di 24 nodi. Non meno singolare, anzi, la panoplia di sistemi d'arma imbarcati tra i quali spicca la torretta dotata di un pezzo da 76 mm (con mitragliatrice coassiale da 7,62 mm) che altro se non è quella del noto carro armato leggero PT-76; a questo si aggiunge una torre binata da 25 mm, 2 mitragliatrici da 14,5 mm, un lanciarazzi BM-14-17 e un lanciagranate automatico Plamya da 30 mm.

Nutrita anche la dotazione di piattaforme dedicate al contrasto delle mine, con 2 dragamine litoranei Project 697TB e più precisamente l'RT-59 e -181 (tra l'altro, gli unici costruiti di questo tipo), gli altri 2 dragamine litoranei Project 10750 Sapfir (classe "Lida" nella classificazione NATO, per un progetto relativamente recente) RT-233 e -234 nonché, sempre nell'ambito delle unità più piccole, un singolo dragamine Project 1258 Korund (o "Yevgenya" secondo la NATO) indicato come RT-136. Relativamente più capaci invece i 2 dragamine costieri Project 1265 Yakhont (o "Sonya" nella specifica classificazione NATO); riprodotti in oltre 70 esemplari, quelli in dotazione alla Flottiglia del Caspio (cioè BT-116 Magomed Gadzhiev e BT-244 German Ugrumov) sono di costruzione relativamente recente e, vista una discreta dotazione di sistemi d'arma, queste unità possono essere impiegate anche in compiti di pattugliamento.

Interessante è il settore delle unità da sbarco; un settore che è sempre stato oggetto di una certa attenzione e di una certa voglia di innovare, così come dimostrato dalla presenza in un recente passato di diversi mezzi a cuscino d'aria della classe Kalmar (Project 1206 o "Lebed" per la NATO).

E infatti, anche oggi le piattaforme a disposizione dei reparti di Fanteria di Marina presentano caratteristiche interessanti; sia le 6 unità Project 11770 (indicata come classe "Serna" dalla NATO) in servizio, sia la singola Project 21820 della classe Dyugon si distinguono per la particolare configurazione dello scafo nota come "air cavity hull". Quest'ultima consente infatti di ottenere velocità elevate, superando i tipici limiti delle unità da sbarco tradizionali.

Per quanto riguarda le Project 11770, caratterizzate da una configurazione con un vano carico che si sviluppa per tutta la parte centro-prodiera e con la restante parte poppiera occupata dalla ridotta sovrastruttura e dai locali tecnici, le dimensioni complessive sono piuttosto ridotte: poco più di 25,6 metri per circa 5,8 di larghezza e 1,5 di pescaggio. Il dislocamento a pie-

no carico sfiora le 100 tonnellate, con una capacità di carico complessiva di circa 45/50 tonnellate (pari a 1 Main Battle Tank o 2 BTR o 90 uomini o materiale vario).

Entrate in servizio tra il 1999 e il 2013 (tutte costruite nei cantieri Volga di Nizhniy Novgorod), le D-56, D-131, D-156, D-172, la n° 809 e la n° 810, dispongono di un apparato propulsore incentrato su 2 motori diesel M-503A-3 da 3.300 HP che sono in grado di fargli sviluppare velocità massime nell'ordine dei 30 nodi; da notare che secondo alcune fonti, sulle ultime unità realizzate, sarebbero stati utilizzati motori MTU del tipo 16V2000M90, la cui potenza inferiore (2.000 HP ciascuno) farebbe scendere la velocità intorno ai 27 nodi.

Di dimensioni ancora maggiori la singola unità della classe Project 21820 Dyugon, indicata come D-105 Ataman Platov e consegnata dagli stessi cantieri Volga nel 2010. Con una configurazione generale sostanzialmente simile alle più piccole "Serna", a crescere sono come detto le dimensioni complessive; la lunghezza raggiunge infatti i 45 metri, la larghezza passa a 8,6 il pescaggio a 2,2 mentre il dislocamento a pieno carico sale fino a 280 tonnellate. Notevole anche il salto in avanti sul fronte delle capacità di carico, ora pari a 140 tonnellate (equivalenti a 3 MBT o 5 BTR più 50 soldati).

Ancora più impressionante la crescita in termini di prestazioni; grazie a un apparato propulsivo incentrato su 2 motori diesel M507A-2 con una potenza di 9.000 HP ciascuno, la Ataman Platov può raggiungere i 35 nodi, anche se alcune fonti, facendo perno su di una potenza maggiore dei diesel fino a 10.000 HP, indicano velocità nell'ordine dei 40 nodi.

Il presente (e il futuro)

A questo punto, al fine di fornire un quadro quanto più preciso possibile (ma al netto delle più volte citate difficoltà) può comunque essere utile provare a ricostruire una sorta di "Order of Battle" della Flottiglia del Caspio; altrimenti detto, assegnare le varie unità fin qui descritte alle formazioni poco sopra menzionate. Nello specifico, al 250° Battaglione navi di superficie (250 BRNK) dovrebbe essere composto dalle 2 fregate della classe Gepard, le 3 Buyan-M e la R-101; a queste piattaforme vanno inoltre aggiunti 2 dragamine della classe Sonya.

Rimanendo nell'ambito dei reparti di maggiori dimensioni, si passa al 327° Battaglione (327 DNNK) che allinea le 3 Buyan, la MAK-160, le 4 cannoniere Shmel nonché il pattugliatore AK-



326 della classe Grif-M project 1400M (altrimenti nota come classe "Zhuk" per la NATO).

L'altra formazione importante è il 242° Battaglione navi da sbarco che allinea le già citate unità della classe Serna e quella della classe Dyugon, oltre al più tradizionale mezzo di sbarco D-185 della classe Akula Project 1176.

Si prosegue quindi con il 198° Battaglione dragamine composto dalle unità più piccole e cioè le 2 unità Project 697TB, i 2 Project 10750 Sapfir e il singolo Project 1258 Korund.

Singolare invece la composizione del 137° Gruppo separato visto che esso risulta formato dalla singola P-351 e cioè una piattaforma appartenente alla classe Project 21980 Grachnok e dedicata proprio al contrasto di infiltrazioni/sabotaggi.

Ma la Flottiglia del Caspio è molto altro ancora; decine di unità, di supporto spesso non esattamente recenti (per usare un eufemismo) ma comunque in grado di restituirci l'immagine di un qualcosa comunque costruito e allestito con una certa attenzione.

E se è vero che elencarle tutte diventerebbe perfino noioso (si stima infatti che, in tutto, le piattaforme schierate siano almeno 65), ciò non di meno appare interessante menzionare, anche brevemente, quelle di maggiore interesse e sparse nei vari reparti menzionati in precedenza.

Tra gli aspetti che balzano agli occhi, la nutrita presenza di piattaforme ufficialmente definite idrografiche e che, in realtà, appare più che probabile che finiscano con lo svolgere più ampi compiti di raccolta informazioni. In particolare, si tratta di una unità Project 870 classe Kamenka (la GS-115), delle 2 unità della successiva Project 871 classe Biya (GS-194 e -202); oltre a diverse altre di dimensioni inferiori, si ricorda anche la GS-301 Anatoly Guzhvin del tipo Project 872 o classe Kamenka. Sempre con scopi di raccolta informazioni, ma ufficialmente definita "nave per il controllo dei campi fisici", si segnala anche la SFP-95 appartenente al tipo Project 1806, indicata anche come classe Zvuk (o "Onega" per la NATO).

Un settore che negli ultimi anni ha invece ricevuto molte attenzioni è quello delle cosiddette "salvage ships", cioè navi che possono essere impiegate in diversi ruoli quali assistenza ad altre navi in difficoltà nonché operazioni di ricerca e soccorso.

Tra queste si distinguono i 2 recentissimi Project 22870, l'SB-45 e l'SB-738 e cioè unità di grandi dimensioni, molto moderne, con sistemi di propulsione e di posizionamento dinamico molto

avanzati. All'opposto, le 4 piccole piattaforme Project 23370 (SMK-2100, SMK-2102/4) di dimensioni ridotte ma dalle caratteristiche interessanti per lo scafo a catamarano e per un'ampia area dedicata all'imbarco di carichi modulari.

Infine, degna di nota risulta anche l'unità per il trasporto armamenti VTR-79 del tipo Project 20360 Dubnyak, da quasi 2.000 tonnellate di dislocamento a pieno carico.

Ma se la ricostruzione del quadro attuale della Flottiglia del Caspio ha già presentato delle difficoltà, provare a tracciare le sue possibili linee evolutive diventa perfino arduo.

Districarsi infatti tra i comunicati ufficiali della VMF Rossii, ai quali non fa certo difetto una certa propensione alla propaganda, e una realtà spesso ben diversa da questi ultimi non è un'impresa da poco.

Resta il fatto che, nonostante i numerosi (e qualitativamente importanti) ingressi in servizio di nuove unità, le necessità sul fronte del rinnovamento non possono certo dirsi esaurite.

Si pensi alla vetustà di alcune piattaforme; le 2 motomissilistiche Tarantul, le cannoniere Shmel, il pattugliatore della classe Zhuk (mentre è di appena un paio di anni fa la radiazione delle ultime 3 motomissilistiche Project 206MR Vikhr, "Matka" per la NATO). E questo solo per limitarsi solo alle unità combattenti, laddove per molti settori del naviglio ausiliario la situazione non cambia più di tanto; anzi, per certi versi appare perfino peggiore.

Il tutto in un contesto complessivo caratterizzato (e aggravato) da una certa eterogeneità.

Per tornare ai (possibili/ipotetici) programmi di ammodernamento, l'analisi non può che partire da quanto potrebbe accadere nel settore delle piattaforme di maggiori dimensioni e capacità; nello specifico, le novità potrebbero venire da quello che (in definitiva) appare un progetto riuscito e cioè le Buyan-M. Delle 9 unità ordinate, 6 di queste era previsto che fossero destinate proprio alla Flottiglia del Caspio mentre le restanti 3 dovrebbero andare alla Flotta del Mar Nero; fino a oggi, il programma sembra procedere secondo i piani previsti ma per averne certezza bisognerà aspettare cosa accadrà per le ultime 4 corvette ancora da consegnare (indicativamente tra il 2016 e il 2018) alla Marina Russa.

Da non sottovalutare inoltre l'ipotesi dello schieramento di nuo-



ve unità del tipo Molniya; magari appartenenti alle serie più recenti quale, per esempio, quella indicata come Project 12418 (o "Tarantul" V).

Abbandonato il campo degli scenari più realistici per abbracciare quello delle ipotesi, un'altra piattaforma che potrebbe rappresentare un'utile aggiunta è una piattaforma piuttosto particolare: la Project 03160 Raptor. Particolare perché copia (rigorosamente non autorizzata...) della Stridsbåt 90H della svedese Dockstavarvet. Particolarmente adatta per quella vasta gamma di operazioni che caratterizzano gli ambienti costieri, a oggi delle 8 unità realizzate nessuna di queste è in realtà entrata in servizio con la Flottiglia del Caspio ma l'interesse appare elevato; non fosse altro che sempre in Russia (presentato peraltro dal ben noto produttore di armi da fuoco Kalashnikov Concern) esiste, addirittura, un altro "clone" della stessa Stridsbåt 90 e cioè la BK-16 (Project 02150).

Un altro settore che potrebbe (e qui il condizionale è più che mai d'obbligo) conoscere delle novità è quello delle unità anfibe; in una recente dichiarazione resa dal Comandante della Flottiglia, proprio il 2016 vedrebbe l'immissione in servizio di un mezzo da sbarco a cuscino d'aria Project 12061 della classe Murena. Un annuncio tanto suggestivo quanto improbabile; neanche una delle 8 unità a suo tempo costruite è oggi operativa, il progetto in sé non è certo dei più recenti e il riavvio della produzione improbabile.

E lo stesso naviglio specialistico (in particolare il settore del contrasto alle mine) non potrà certo non essere interessato da

un inevitabile processo di rinnovamento.

In estrema sintesi, e per quanto banale possa sembrare una simile osservazione, solo l'ingresso in servizio delle nuove unità potrà restituirci l'esatta portata del rinnovamento di questa formazione navale; fermo restando che l'estrema vivacità messa in luce dall'industria cantieristica russa (con una continua presentazione di nuove piattaforme, alcune delle quali con caratteristiche ottimali per l'impiego nel Caspio) potrebbe riservarci qualche sorpresa.

A monte però di tutto questo, una semplice considerazione; e cioè che le variabili in gioco, capaci di influenzare in maniera più o meno profonda tale processo, sono pur sempre numerose. Da parte di Mosca, a incidere potrebbe essere non solo l'ordine di priorità per l'assegnazione di nuove unità alle diverse flotte; un certo peso infatti lo potrebbero rivestire le difficoltà economiche legate a una fase recessiva piuttosto complessa (anche rispetto alla dinamica dei prezzi del petrolio, in particolare, e del gas). Al tempo stesso, un ruolo importante sarà ovviamente giocato dalle scelte degli altri Paesi che si affacciano sul Caspio; sebbene non vi siano certo segnali di confronti/scontri imminenti, le tensioni e le incomprensioni non mancano comunque. Con il tema delle risorse naturali e delle infrastrutture a esse collegate al centro dell'attenzione.

In tutto questo, quali che saranno gli eventuali sviluppi, la natura particolare di questa Flottiglia pare comunque destinata a rimanere intatta; in tutte le sue peculiarità e in tutte le sue specificità.



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@analisidifesa.it

Web: www.analisidifesa.it



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