

La genesi di Giancarlo PODDIGHE

A metà degli anni 60, dovendosi concretare un nuovo programma navale (la legge navale era ancora ben lontana e i programmi delle nuove costruzioni erano inclusi negli stanziamenti ordinari di bilancio della FA) dopo le esperienze acquisite con l'entrata in servizio non solo delle prime unità missilistiche (Classe Doria e Classe Impavido) ma dei risultati operativi delle prime unità elicotteristiche, settore nel quale la Marina Italiana era all'avanguardia, s'impose una riflessione sulle caratteristiche delle unità da impostare e sui materiali, equipaggiamenti e armamenti da adottare.

E' da ricordare che erano già state ordinate tanto il Veneto come le unità derivate dalla classe Bergamini, le Circe, il cui sviluppo e le profonde riflessioni di cui si tratta in seguito portarono ad Alpino ed Carabinieri, ottimo compromesso tra le varie componenti e prime unità italiane con standard elevati di abitabilità.

Fu chiaro dall'inizio che occorreva avviare una rivoluzione nella progettazione delle nuove navi superando il concetto sino ad allora seguito che i cantieri si occupassero solo della piattaforma, con scarsa conoscenza delle problematiche e implicazioni dei sistemi, che sino ad allora erano acquisiti direttamente dalla Forza Armata.

- Bisognava tener conto degli sviluppi in corso per una produzione nazionale di sistemi ed armi, che preconizzava un distacco dalle forniture straniere, in particolare di origine USA. In tale ottica, coscienti che una parte di tale produzione non sarebbe stata disponibile a tempo con la piattaforma, era necessario preparare spazi e volumi per successive installazioni
- Bisognava tener maggior conto della componente di volo, ormai indispensabile per tutte le unità maggiori, viste anche le limitazioni evidenti della classe Impavido, in modo che il ponte di volo non fosse solo un'appendice ma che sin dalle prime fasi di progettazione tale componente tenesse conto delle necessità di spazio, manovra ogni tempo e turbolenza (la classe Audace fu la prima progettata ab initio in galleria del vento).
- Bisognava tener conto delle integrazioni dei sistemi d'arma e delle interferenze degli stessi (la classe Audace fu la prima progettata *ab initio* tenendo in conto sofisticati, per l'epoca, modelli e prove radioelettriche).
- Bisognava optare per un apparato motore di elevata potenza che unisse elevata affidabilità a consumi ridotti, rapidità di manovra e flessibilità di risposta ad una grande autonomia; il dibattito al riguardo fu acceso, con la Marina che prendeva in considerazione "anche" la soluzione con TAG o mista (valutando le contemporanee e divergenti tendenze inglesi, con apparati misti, e statunitensi con apparati "tutto gas", gli Spruance) e l'industria nazionale, cantieristica in particolare, che propendeva e premeva, anche con argomenti insoliti e speciosi,

per un apparato motore abbastanza tradizionale a vapore. Argomenti insoliti e speciosi perché parte (e solo parte) dell'industria nazionale disponeva già di licenze e possibilità di sviluppo di AM con turbine a gas (anche senza comprenderne implicazioni e prospettive). La lobby industriale, ed un malinteso senso di assistenzialismo attraverso le commesse militari, portarono così all'adozione di un AM apparentemente tradizionale, con un compromesso di automazione che fu una sfida per l'epoca (l'era digitale non era pensabile e tutto fu basato su sistemi pneumatici ed elettrici, con una sofisticazione che solo la preparazione del personale riuscì a sfruttare per i lunghi anni di servizio delle unità). Tutte le componenti, in particolare le caldaie, erano "tirate" al limite, e per le differenze di costruzione (che risaliva alle classi precedenti) l'affidabilità degli apparati risultò diversa tra le due navi gemelle, con un paragone nettamente favorevole all'Ardito

Non tutti queste esigenze furono soddisfatte completamente, ma la classe fu il miglior compromesso possibile e certamente il picco di sviluppo più elevato delle unità con AM a vapore e dall'automazione di tali apparati, a livello di ogni Marina, mirabile come risultati pensando a quanto è durato e quanto lontano fosse dall'era digitale a cui siamo ormai abituati.

Certamente l'Ardito, pur con delle carenze costruttive di piattaforma rispetto all'Audace (non dimentichiamo che per riuscire a completare l'allestimento, l'unità si trasferì a la Spezia), alla lunga risultò più affidabile dell'Audace grazie alla maggiore affidabilità delle soluzioni adottate per il suo apparato motore.

I risultati e le opportunità - L' Ardito come "vetrina" del Sistema Italia.

La classe Audace è stato o spartiacque, la transizione tra un "modo" di fare le navi ed un altro. il "chiavi in mano", inteso soprattutto come metodo e sistema per poter accedere all'esportazione di navi in quanto sistemi completi.

L'entrata in servizio dell'Ardito concise con il fervore (ed anche il furore) della legge navale, il cui risultato fu anche il ritorno della competitività della cantieristica italiana sui mercati internazionali (appoggiato e garantito dalla Marina Militare).

Le esportazioni di unità e sistemi navali furono lo strumento che, in economia di scala permisero alla marina Italiana di uscire dalla "fase dei prototipi" che aveva caratterizzato i primi decenni del dopoguerra.

Un rientro sul mercato internazionale che era condizionato – in termini di costi – dalla vastissima offerta di surplus delle principali potenze (più USA che URSS) e dal posizionamento consolidato di Francia ed Inghilterra, che dominavano il mercato di nuove unità.

La legge navale italiana segnò, come modello di riferimento in campo mondiale, il superamento per le marine emergenti dei concetti di componente tradizionale composta da surplus integrato da unità sottili (FAC o FAB), aprendo la possibilità di dotarsi di una componente moderna e bilanciata tra capacità di difesa ed offesa, ed introducendo come novità ingegneristico il concetto (fondamentale per la minaccia che si andava consolidando) delle sovrastrutture in acciaio, rivelatosi determinate per la sopravvivenza delle unità nei successivi conflitti .

La concorrenza sui mercati emergenti fu feroce e segnata da azioni che per decenza possiamo solamente definire spregiudicate: alla cantieristica ed alla componentistica nazionale occorre dimostrare l'affidabilità dei nuovi sistemi, la qualità delle nuove costruzioni.

Questo poteva realizzarsi non tanto con visite in Italia di commissioni estere quanto con una presenza attiva se non massiccia sui mercati d'interesse: un dilemma in quanto le nuove navi della legge navale non erano ancora pronte, le necessità di concludere erano impellenti se si voleva realizzare quelle economie di scala che erano alla base di tutte le ipotesi qualitative e di costo.

Lo strumento ideale sarebbe stato la presenza diretta sui mercati d'interesse di unità moderne, ma da tempo si era persa la cultura delle lunghe crociere promozionali ed il dilemma si pose anche sul tipo di unità.

Dopo molte perplessità (in quanto la componente di sistema era ibrida, con componenti fondamentali dell'armamento di origine statunitense), la scelta ricadde sull'Ardito, sia perché pronta per la campagna di messa a punto negli USA, sia per la contiguità dei mercati di maggiore interesse, latinoamericani, al programma originale di addestramento. In gran fretta, subito dopo la conclusione di un primo accordo per la fornitura di quattro fregate al Peri e tenendo conto dell'accesissima contesa commerciale ancora aperta in Venezuela ed Ecuador, nel quarto trimestre del 1974 si programmò una lunga crociera dell'Ardito in Sud America, Pacifico ed Atlantico, in sequenza alla già prevista dislocazione negli USA.

La crociera fu un successo eclatante, immediato, e bisogna dire anche inaspettato – grazie alla dedizione ed alle performance eccezionali della nave e dell'equipaggio in appoggio ad una nutrita delegazione dell'industria nazionale.

Mentre si consolidò, con l'entrata in vigore del contratto, il rapporto della marina Peruviana, non più limitato solo alle quattro fregate ma esteso a sistemi di armamento ed alla componente di volo con l'acquisto di AB212 e SH3D, si aprì la strada ad un nuovo rapporto con la marina ecuadoriana (successivamente concretatosi con le corvette classe Esmeralda) e soprattutto si avviò a conclusione - superando l'aggressiva azione inglese - la fornitura delle sei fregate tipo Lupo al Venezuela.

Una campagna difficile, con la nave e la Marina che dovettero spesso fare supplenza a rapporti politici e diplomatici, che superò ogni difficoltà, con la nave che fu sempre assolutamente pronta, basti pensare alla logistica di una crociera di questa durata per una Marina che non era ancora adeguatamente preparata e dotata per operare a lunga distanza dalle proprie basi. Un fattore molto significativo, che peso molto sulla scelta finale delle Marine estere interessate.

E' molto significativo e quasi divertente pensare che partire da tale evento, mentre da un lato si perfezionò il sistema della promozione del "sistema Italia", concretatosi nei decenni successivi con continue fruttifere presenze in tutti i mari del mondo, all'Ardito rimase l'etichetta di "nave vetrina", di affidabile ambasciatore in ogni situazione in cui fosse necessario dimostrare l'affidabilità dei nostri sistemi.

Questo fu particolarmente evidente nel quinquennio dal 1975 al 1980, con punte salienti come la crociera del 1977, quando alcuni giornali inglesi, in occasione della parata navale del Giubileo della regina Elisabetta, uscirono con il titolo "**Ardito: the best.**" e la logica conclusione di questa fase fu la crociera intorno al mondo del 6° Gruppo navale del 1980, dove con altra logistica e completezza, la Marina italiana e l'intera industria della Difesa, rivolgendosi a mercati ormai tradizionali ma soprattutto ai nuovi mercati dell'est colmarono il vuoto di quella prima isolata crociera del 1974/75 dimostrando l'efficienza e la qualità delle nuove navi della legge navale, la rispondenza alle nuove minacce e l'integrabilità delle nuove unità ma anche l'affidabilità e la validità di unità maggiori come l'Ardito ed i suoi sistemi.

Il successo commerciale e la ricaduta di forniture di questa crociera, con al centro nuovamente l'Ardito, furono ugualmente notevoli, e consolidarono per la Marina Italiana quell'immagine di Blue Water Navy che le era mancata negli ultimi decenni, e che si è rivelata esperienza futura per le successive missioni che ci videro impegnati su tutti mari del mondo.

Le navi hanno un'anima, un fato (la superstizione dei marinai ben avvalorata quest'aspetto), e questo non deriva dal cantiere navale e dai suoi costruttori, ma generalmente è frutto della formazione, della tradizione e dell'impegno del primo equipaggio e dalla capacità di tramandare questi valori: l'Ardito è stato eccezionale, superando difficoltà tecniche di nascita con le qualità e capacità dei suoi equipaggi e la loro continuità; i servizi che ha reso alla nazione sotto ogni aspetto, compreso quello importantissimo della promozione industriale, sono stati incommensurabili, considerando che fondamentale è stato anche il continuo trasferimento di conoscenze che le persone formate sull'Ardito hanno portato all'industria e alla via civile.