



# Battesimo in mare del VBA

**Il consorzio Iveco DV-Oto Melara presenta il nuovo veicolo anfibio nel suo ambiente naturale, mirando ad un supporto fattivo da parte della Difesa**

**S**i è svolta il 20 dicembre scorso presso l'Ufficio Tecnico Territoriale Armamenti Terrestri di Nettuno la presentazione da parte del CIO, la società consortile Iveco DV-Oto Melara, del Veicolo Blindato Anfibio (VBA) destinato alla Forza da Sbarco italiana, basato sullo scafo del SuperAV sviluppato dalla società di Bolzano sul quale è installata la torre remotizzata HITFIST prodotta da Oto Melara a La Spezia. È stata l'occasione per vedere per la prima volta dal vivo il nuovo 8x8 evolvere in acqua. I lavori sono stati aperti dal ten. gen. Gianfranco Giglio, direttore degli Armamenti Terrestri, che ha sottolineato la sfida concettuale e tecnologica che il CIO ha accettato lanciandosi nell'impresa di sviluppare un veicolo che mira a rispondere in termini ottimali ai requisiti di galleggiabilità, guidabilità e protezione. Da parte sua Roberto Cibrario Assereto, presidente del CIO, ha evidenziato i rischi assunti dal consorzio che ha investito 20 milioni di Euro nel programma VBA: «d'altro canto o partivamo ovvero saremmo giunti in ritardo rispetto alle esigenze».

Cibrario ha sottolineato che il VBA nasce dall'unione di due ottimi prodotti uno dei quali, lo scafo, è attualmente anche in lizza per il programma MPC dei Marines statunitensi anche se in versione modificata (vedi Aeronautica & Difesa n. 313, novembre 2012, a pag. 46). Due gli aspetti tecnici sottolineati dal presidente del CIO: da una parte la scelta di un motore "civile" come il Cursor 13 «che può lasciare perplessi, ma che risulta più chiara alla luce dell'affidabilità e della competitività di un propulsore che è impiegato a bordo degli autocarri Iveco», mentre l'altro aspetto è legato alla protezione in quanto nel VBA è stata separata la cellula protetta del veicolo dalla sagoma esterna, quest'ultima ottenuta aggiungendo moduli progettati sia in

funzione della protezione che della galleggiabilità. «Non esiste oggi nessun veicolo di questa categoria con gli stessi livelli di protezione, di navigabilità e di mobilità su terra», ha sottolineato Cibrario.

A fronte del programma MPC, dove l'US Marine Corps paga per fasi di sviluppo, il progetto italiano è finora interamente finanziato dall'industria: «con questa presentazione vorremmo che lo Stato Maggiore Difesa approvasse l'Esigenza Operativa, già approvata da Marina ed Esercito, che venisse emesso un requisito tecnico-operativo e che fosse completato il processo di omologazione, quest'ultimo elemento chiave anche in vista di un posizionamento sul mercato dell'export», ha sottolineato il presidente del CIO.

Hanno preso quindi la parola il contrammiraglio Giovanni Gumiero, capo del III Reparto (Piani e Operazioni) dello Stato Maggiore Marina, e il gen. di divisione Paolo Ruggiero, capo del Reparto Logistico dello Stato Maggiore Esercito. I due ufficiali hanno sottolineato l'attuale gap capacitivo legato all'AAV7 in dotazione al "San Marco" ed ai Lagunari, sia per la sua scarsa protezione che per la mobilità su cingoli. L'obiettivo è quindi di disporre di una piattaforma in grado di operare in modo ottimale sia nella fase anfibia che in profondità una volta effettuata la presa di terra, cosa che rappresenterebbe un vero e proprio moltiplicatore di forze, con il veicolo capace di assicurare un massimo di protezione e di letalità. Altro elemento chiave l'interoperabilità con i sistemi di comando e controllo di Esercito e Marina per poter operare in un ambiente digitalizzato. Di certo il punto di partenza è buono dato che, come sottolineato dal gen. Ruggiero, nei due anni e mezzo di operatività il "Freccia", del quale il VBA è un derivato, ha assicurato un'efficienza media superiore al 90%. Che oggi il committente

disponga di risorse limitate è noto a tutti; ciò potrebbe portare a un'acquisizione parziale nel medio periodo, con un numero di veicoli sufficienti a coprire le esigenze di un complesso minore anfibio per ognuno dei due reggimenti di manovra, per passare poi all'acquisizione di un maggior numero di VBA nel lungo periodo. Parlando di due compagnie, l'esigenza stimata potrebbe attestarsi sulla trentina di veicoli o poco più, considerando un minimo di volano logistico e di mezzi per l'addestramento.

Dopo la presentazione tecnica da parte dell'industria, è stata la volta della dimostrazione del mezzo a terra e in mare. Il mare calmo ha favorito le operazioni, ma il giorno precedente era stato possibile vedere il VBA entrare in acqua dalla spiaggia con mare formato Forza 2-3. Buona la mobilità in acqua, dove il mezzo ha raggiunto la velocità di 5,4 nodi, manovrando sul posto invertendo il passo delle due eliche posteriori intubate, e buona la presa di terra, momento sempre critico in un'operazione anfibia, specie per i mezzi ruotati. I requisiti operativi richiederebbero una velocità superiore di circa il 15%, e ciò potrebbe richiedere qualche intervento sulle eliche che forniscono attualmente una spinta massima di 2 tonnellate.

**Paolo Valpolini**

## Dati tecnici del VBA

Lunghezza:	7,92 m
Larghezza:	2,72-3,00 m
Altezza:	2,31 m allo scafo
Massa a vuoto:	15 t
Carico utile:	9 t (anfibio) 10 t (terrestre)
Massa in combattimento:	24 t (anfibio) 25 t (terrestre)
Motore :	Iveco Cursor 13 da 560 hp
Velocità:	>105 km/h su strada asfaltata 10 km/h in acqua
Armamento:	1 cannone ATK Mk44 da 30 mm 1 mitragliatrice coassiale da 7,62 mm 2 missili controcarro Spike (opzionali)
Equipaggio:	1 + 12