

Il Carro Armato Ariete : una lettura oltre i luoghi comuni

Pubblicato il 28/11/2026

Nato per la difesa del territorio nazionale durante la Guerra fredda, il carro italiano ha pagato il prezzo di un **programma industriale incompiuto**, dei **mancati aggiornamenti** e di un **sostegno logistico insufficiente**. Il suo ammodernamento offre oggi l'occasione per ripensare il futuro delle forze corazzate.

Ogni volta che l'Ariete torna al centro del dibattito sulla Difesa italiana, riaffiora un giudizio severo: sarebbe uno degli esempi più evidenti delle criticità dell'industria nazionale e della gestione delle risorse pubbliche. Ma quanto di quel giudizio riguarda il **progetto originario** e quanto, invece, le **scelte compiute negli ultimi trent'anni**?

Protezione balistica, potenza del motore, disponibilità operativa e divario tecnologico rispetto ai carri stranieri sono questioni legittime. Raramente, però, si parte dalla domanda decisiva: **per quale guerra era stato progettato l'Ariete?**

Difendere l'Ariete non significa negarne i difetti. Significa **distinguere i limiti del progetto dalle responsabilità di chi avrebbe dovuto garantirne l'evoluzione e l'efficienza nel tempo**. È questa la chiave di lettura da cui muove l'analisi.

La Guerra per cui era nato

Per comprendere l'Ariete occorre tornare agli **anni Ottanta, in piena Guerra fredda**, quando il principale compito dell'Esercito italiano era la **difesa del territorio nazionale** e del fianco meridionale della NATO da una possibile offensiva delle forze del Patto di Varsavia.

Tra gli scenari operativi ipotizzati figurava quello di consistenti formazioni corazzate e meccanizzate avversarie provenienti dall'Ungheria e dirette verso l'Italia attraverso l'Austria e la Jugoslavia, Paesi rispettivamente neutrale e non allineato. La **pianura friulano-veneta** avrebbe costituito il teatro di una grande battaglia difensiva, nella quale le forze italiane avrebbero dovuto arrestare un avversario potenzialmente superiore per consistenza numerica.

L'Ariete nasceva per un **teatro operativo conosciuto, studiato** e caratterizzato da una lunga tradizione di pianificazione difensiva. La conoscenza del territorio costituiva, in questa impostazione, una parte essenziale del quadro operativo; l'attraversamento di territori austriaci e jugoslavi avrebbe potuto offrire un margine di preavviso, senza che ciò potesse essere dato per scontato.

Un particolare poco noto al grande pubblico aiuta a comprendere il rapporto fra territorio e difesa. Le fortificazioni predisposte in Friuli durante la Guerra fredda sono ampiamente documentate. [15] In questa ricostruzione, anche l'orientamento di alcuni vigneti lungo l'asse nord-ovest/sud-est rispondeva, accanto alle esigenze agricole, a considerazioni di carattere militare connesse alla mobilità dei mezzi cingolati. Si tratta di una valutazione interpretativa, distinta dal dato documentato sulle fortificazioni.

In questa ricostruzione, i carri italiani avrebbero combattuto prevalentemente da **posizioni difensive preparate per tempo**, comprese quelle cosiddette **a scafo sotto**. Anche il contrattacco tattico era concepito, in linea di principio, su terreno noto e lungo itinerari già studiati e coperti. Il terreno assumeva dunque un ruolo centrale nella valutazione complessiva di protezione e mobilità. L'Ariete restava comunque un **Main Battle Tank (MBT)**, non un cacciacarri specializzato.

In questo quadro va interpretato il trinomio che definisce un MBT: **protezione, mobilità e potenza di fuoco**. Nel requisito italiano il peso maggiore fu attribuito alla **potenza di fuoco**, senza rendere superflue le altre due componenti. Una scelta da valutare in relazione al contesto strategico dell'epoca, non soltanto secondo i parametri odierni.

La stessa cornice strategica aiuta a comprendere la genesi della **Centauro di prima generazione**. Pur rispondendo a requisiti propri e distinti da quelli di un carro armato, la blindo nasceva nel medesimo contesto di difesa nazionale, in cui il territorio, la precisione e la potenza di fuoco avevano un peso importante.

La Potenza di Fuoco e la prova del deserto

L'Ariete disponeva di un **cannone OTO Melara da 120/44 ad anima liscia**, di caratteristiche balistiche comparabili a quelle del Rheinmetall L/44 dei Leopard 2 coevi, con munizionamento della stessa famiglia NATO, compresi i proiettili perforanti APFSDS. [6-7] In questa valutazione, l'industria italiana aveva realizzato un armamento principale all'altezza dei più importanti MBT occidentali e delle minacce corazzate sovietiche dell'epoca, fra cui i **T-64 e i T-72**. Il confronto va naturalmente riferito alle configurazioni coeve dei mezzi e alle rispettive protezioni.

Altrettanto significativo era il **sistema di condotta del tiro TURMS**, sviluppato dall'industria nazionale, che integrava osservazione, acquisizione dei bersagli, elaborazione dei dati balistici e stabilizzazione. [1] La qualità del controllo del fuoco rappresentava uno dei punti di forza del progetto nel confronto con i carri occidentali della stessa generazione.

Un riferimento storico significativo è la **Bright Star 2001**, esercitazione multinazionale svoltasi in Egitto, alla quale partecipò un contingente italiano della formazione corazzata Ariete, come attestato dagli atti della Camera dei deputati dell'8 ottobre 2001. [2] In quell'occasione gli Ariete avrebbero conseguito risultati di rilievo nelle prove di tiro in ambiente desertico, anche in movimento e a distanze fino a 4.000 metri. Il dato sulle prestazioni rientra in una ricostruzione ricostruttiva del contesto, non in un risultato certificato dagli atti parlamentari che attestano la partecipazione all'esercitazione.

Un carro armato non combatte da solo. Le sue prestazioni dipendono anche dalla **preparazione dell'equipaggio**, dalla **qualità dell'addestramento** e dall'**integrazione con le altre componenti della forza terrestre**.

Da una Linea di 700 carri a soli 200 Ariete

Un dato spesso trascurato nel dibattito è la distanza fra le ambizioni del programma originario e i **soli 200 carri effettivamente realizzati**.

Il verbale della Commissione Difesa della Camera del 16 febbraio 1993, a pagina 43, documenta una prima fase relativa a **200 Ariete** e una seconda fase destinata a mezzi tecnologicamente più evoluti, denominati **Ariete 2**. La consistenza di questa seconda fase era stimata in circa **500 esemplari**, dedotti dall'obiettivo di una linea carri complessiva di 700 unità, non da un ordinativo già formalizzato. [3]

La **continuità produttiva** avrebbe verosimilmente consentito di affrontare i problemi di gioventù del mezzo: motorizzazione, trasmissione, protezione, elettronica e sistemi di bordo. Avrebbe inoltre favorito lo sviluppo di una famiglia di mezzi specializzati di supporto.

È quanto, con modalità e dimensioni diverse, è avvenuto per i principali carri armati occidentali. Il **Leopard 2** e l'**M1 Abrams** non sono rimasti quelli che uscirono dalle catene di montaggio all'inizio degli anni Ottanta. Sono il risultato di **decenni di investimenti, aggiornamenti, nuove produzioni ed esperienze operative**.

Perché si sarebbe dovuto pretendere che l'Ariete nascesse già perfetto, senza beneficiare di un analogo percorso evolutivo?

Un programma di maggiori dimensioni avrebbe potuto generare **economie di scala**, consolidare la filiera industriale e favorire le esportazioni, soprattutto in Africa e in Medio Oriente. L'industria italiana aveva già dimostrato di possedere capacità in questo settore con il carro **OF-40** e il semovente **Palmaria**.

Una produzione più consistente avrebbe migliorato le prospettive commerciali e logistiche del mezzo. Ma quel percorso non si realizzò.

Il dividendo della pace e la fine della produzione

La **caduta del Muro di Berlino, nel novembre 1989**, e il dissolvimento del Patto di Varsavia modificarono radicalmente il quadro strategico. La prospettiva di uno scontro fra grandi masse corazzate in Europa appariva remota. I governi occidentali ridussero gli stanziamenti per la Difesa, beneficiando del cosiddetto **dividendo della pace**.

Il programma Ariete fu rallentato e **drasticamente ridimensionato**. I primi carri furono introdotti in servizio nel **1995** e le consegne si conclusero nel **2002**, dopo la realizzazione di **200 esemplari**. I successivi lotti, che avrebbero consentito l'evoluzione tecnologica del mezzo, non furono mai prodotti. [1, 3]

Contemporaneamente, il mercato internazionale venne inondato da **carri armati di seconda mano**, ceduti a condizioni particolarmente competitive dagli eserciti europei impegnati nella riduzione dei propri arsenali.

Quali possibilità poteva avere un carro italiano di nuova produzione, realizzato in quantità così limitate, di competere con mezzi già disponibili sul mercato, spesso accompagnati da consolidate reti di assistenza e da consistenti disponibilità di ricambi?

Nel passaggio alle nuove missioni internazionali, l'Esercito italiano continuò a valorizzare il **Leopard 1A5**, piattaforma collaudata e sostenuta da una filiera logistica già esistente. Una scelta comprensibile nel breve periodo, che tuttavia non favorì lo sviluppo della componente corazzata nazionale.

Forze pesanti o Esercito expeditionary?

Tra la fine degli anni Novanta e i primi Duemila si aprì un confronto sul futuro dello strumento militare terrestre.

Da una parte vi erano i sostenitori delle **forze corazzate e meccanizzate**, convinti che queste potessero essere impiegate lungo tutto lo spettro delle operazioni militari, dalle operazioni di supporto alla pace al combattimento ad alta intensità. Anche nelle **Peace Support Operations (PSO)**, la disponibilità di mezzi pesanti rappresentava un importante elemento di deterrenza, protezione delle forze e capacità di intervento in caso di deterioramento della situazione operativa.

Dall'altra parte vi erano i sostenitori di uno strumento militare prevalentemente **expeditionary**, basato su **forze leggere e medie**, maggiormente proiettabili, caratterizzate da una minore impronta logistica e da costi di acquisizione e mantenimento generalmente inferiori. Questa impostazione appariva coerente con gli scenari allora considerati più probabili: missioni di stabilizzazione, interventi in aree di crisi e operazioni multinazionali lontane dal territorio nazionale.

Anche le prospettive industriali contribuirono verosimilmente a rendere più attraenti i **veicoli ruotati**, potenzialmente più appetibili sui mercati internazionali rispetto a un carro pesante.

Vincoli finanziari, priorità operative e prospettive industriali finirono così per favorire la seconda visione. Le forze corazzate non scomparvero dagli organici, ma **persero centralità nell'assegnazione delle risorse**. L'Ariete ne pagò le conseguenze.

Già durante le operazioni in Iraq, il progressivo ridimensionamento delle capacità pesanti era oggetto di confronto tra gli ufficiali. La perdita di centralità riguardava anche **artiglieria e difesa contraerea**, negli approvvigionamenti come nell'addestramento.

Le lezioni delle Operazioni fuori area

Mentre in Europa si discuteva del presunto superamento del carro armato, le **guerre del Golfo**, i conflitti mediorientali e le operazioni militari in **Cecenia** continuavano a dimostrare la rilevanza delle forze corazzate, insieme alla necessità di impiegarle in modo integrato con le altre componenti.

Le stesse esperienze operative delle Forze Armate italiane avrebbero dovuto suggerire maggiore prudenza nel ridimensionare la componente pesante. In **Somalia, nel 1993**, i carri **M60** rappresentarono una risorsa importante per il contingente italiano. In **Kosovo, nel 1999**, la presenza dei **Leopard 1A5** contribuì alla deterrenza e alla protezione delle unità schierate sul terreno. In **Iraq, nel 2004**, durante l'**operazione Antica Babilonia**, furono gli stessi **Ariete** a dimostrare l'utilità della componente pesante in un contesto molto diverso da quello per cui erano stati originariamente progettati. [4]

Il problema del Munizionamento: la lezione Irachena

L'esperienza irachena richiama un aspetto spesso trascurato: la **coerenza delle dotazioni con le esigenze delle missioni**. Il passaggio dalla difesa convenzionale alle operazioni di stabilizzazione richiedeva maggiore flessibilità logistica.

Nella ricostruzione operativa qui considerata, il limite emerso in Iraq riguardava non tanto il cannone quanto la **concreta disponibilità di munizioni adeguate alla missione**. Una fonte specialistica dell'epoca menziona programmi relativi alle munizioni **HEAT-MP** già nel 2001. [7] La questione qui sollevata riguarda le dotazioni effettivamente disponibili ai reparti schierati.

In questa stessa ricostruzione, la scelta limitata di munizioni avrebbe portato anche a uscite con munizionamento da addestramento; la maggiore varietà delle dotazioni di **Leopard 1A5 e Centauro** avrebbe contribuito a orientare le preferenze d'impiego verso queste piattaforme.

È significativo che il programma di **rinnovamento del munizionamento da 120 mm** abbia ricevuto nuovo impulso in tempi recenti, in concomitanza con l'introduzione della **Centauro II** e l'**ammodernamento dell'Ariete**. Il bando pubblicato il **13 febbraio 2023** comprendeva anche i colpi **HEAT-T** e prevedeva verifiche per entrambi i sistemi d'arma. Nel **maggio 2025** è stato inoltre riportato un nuovo piano pluriennale di acquisizione, comprendente gli HEAT-T, con orizzonte fino al **2032**. [8, 13-14] Si tratta di iniziative di approvvigionamento che confermano l'importanza di rinnovare le dotazioni.

La lezione riguarda quindi la **politica degli approvvigionamenti**: nessun sistema d'arma può essere valutato indipendentemente dalla qualità del suo sostegno, dalle dotazioni e dalla preparazione degli equipaggi.

Anche l'**esperienza afghana** evidenziò l'importanza delle forze meccanizzate e della protezione dei contingenti, come dimostrato, tra l'altro, dall'impiego di carri armati da parte di alcuni Paesi alleati. Non si trattò, in quel caso, di uno schieramento di MBT italiani.

La distinzione tra operazioni di pace e operazioni di combattimento non è sempre così netta come potrebbe apparire nei documenti dottrinali. Una missione di stabilizzazione può trasformarsi rapidamente in un'operazione di combattimento. La disponibilità di mezzi pesanti offre ai comandanti opzioni che una forza esclusivamente leggera non può garantire con la stessa efficacia.

La presenza di un carro armato può contribuire alla **deterrenza** proprio perché rende credibile la capacità di reagire a un'eventuale escalation. Non sempre il carro deve sparare per assolvere la propria funzione.

Il confronto con i Carri di Nuova Generazione

Uno degli argomenti più frequentemente utilizzati per criticare l'Ariete riguarda la sua **inferiorità tecnologica** rispetto ai più moderni carri armati occidentali. Ma quale carro progettato negli anni Ottanta, prodotto negli anni Novanta e rimasto per decenni privo di un programma organico di ammodernamento potrebbe oggi competere con un **Leopard 2A8**?

Nel caso italiano, la **prima serie dell'Ariete** è rimasta anche l'**ultima serie di nuova produzione**. Gli interventi effettuati nel corso degli anni, compresi quelli legati alle esigenze dei teatri operativi, non hanno costituito un percorso evolutivo paragonabile a quello dei principali carri stranieri.

I **limiti originari del mezzo** erano reali, soprattutto nella **motorizzazione, nella protezione e nella sopravvivenza dell'equipaggio**. Proprio per questo avrebbero richiesto interventi correttivi tempestivi. La mancata continuità degli investimenti non può essere imputata esclusivamente ai progettisti. L'**ammodernamento alla configurazione C2** tenta oggi di recuperare capacità che avrebbero dovuto essere preservate attraverso aggiornamenti progressivi. [5, 9]

La questione dimenticata: la Logistica

Per comprendere le difficoltà dell'Ariete occorre distinguere due concetti spesso confusi: l'**obsolescenza tecnologica** e l'**efficienza funzionale**. Un sistema d'arma può essere superato sotto il profilo tecnologico e tuttavia funzionante; anche un mezzo appena acquistato, invece, diventa inutilizzabile quando manca un componente indispensabile.

Il **contenimento dei costi immediati**, quando ottenuto riducendo eccessivamente le scorte e rinviando gli acquisti, può compromettere la capacità di riparazione futura. Ciò che appare un risparmio in tempo di pace può tradursi in un maggiore costo durante una crisi.

Nel caso dell'Ariete, la **cessazione della produzione dopo appena 200 esemplari** ha ulteriormente aggravato il problema. Senza ordinativi continuativi, i fornitori possono abbandonare determinate produzioni, gli impianti essere dismessi e le competenze specialistiche andare perdute.

Ricostituire la capacità produttiva può richiedere tempi e risorse ben superiori a quelli originariamente necessari per acquistare i ricambi.

Un reportage di **Sky TG24 del 10 giugno 2025** documentava le difficoltà di reperimento delle parti di ricambio, riportando dichiarazioni del **IV Reparto Logistico dell'Esercito** e descrivendo il ricorso al recupero di componenti da altri carri. [5]

La cosiddetta **cannibalizzazione**, pur potendo rispondere a esigenze immediate, rischia di ridurre progressivamente il numero di mezzi disponibili se non accompagnata dal ripristino delle

scorte e delle capacità manutentive.

Non basta qualche ricambio per riportare in servizio un'intera flotta. Ma la **disponibilità operativa** dipende anche dalle scelte di sostegno logistico e non costituisce, da sola, un indicatore della bontà del progetto originario.

Proviamo a immaginare quale sarebbe oggi la disponibilità dei Leopard 2 se la Germania ne avesse prodotto soltanto 200, avesse interrotto la produzione nel 2002, non li avesse adeguatamente aggiornati e non avesse garantito per decenni un sufficiente sostegno logistico. Probabilmente si discuterebbe delle criticità del carro armato tedesco in termini analoghi.

La guerra in Ucraina e il ritorno della componente pesante

Il **ritorno della guerra convenzionale ad alta intensità in Europa** impone di riconsiderare le valutazioni che davano per superate le forze corazzate. Le nuove minacce hanno modificato le condizioni operative, imponendo requisiti più severi di protezione, integrazione interarma e adattamento tecnologico.

Non ha tuttavia eliminato la necessità di disporre di forze terrestri caratterizzate da **protezione, mobilità e potenza di fuoco**. La **guerra in Ucraina** ha inoltre riportato al centro dell'attenzione il valore delle **scorte, delle capacità manutentive, delle infrastrutture logistiche e di una base industriale** in grado di sostenere le operazioni nel tempo.

Non basta acquistare sistemi d'arma tecnologicamente avanzati. Occorre essere in grado di mantenerli efficienti, ripararli, aggiornarli e sostituire le perdite. **La logistica non è un costo accessorio dello strumento militare: è una delle condizioni fondamentali della sua credibilità.**

Ariete AMV: una risposta per il decennio di transizione

Il programma **Ariete AMV (Ammodernamento di Mezza Vita)**, concretizzatosi nella **configurazione C2**, non va valutato come se fosse la progettazione di un MBT completamente nuovo. Il suo obiettivo è affrontare le principali obsolescenze tecniche di una piattaforma già conosciuta dall'Esercito, intervenendo sulla **mobilità**, sugli **apparati di bordo** e sui **sistemi elettronici e optronici**. Il primo esemplare di serie è stato consegnato il **18 luglio 2025**; il programma riguarda **90 mezzi** e comprende un **sostegno logistico decennale**. La

disponibilità di una piattaforma già avviata alla produzione costituisce un vantaggio temporale rispetto a un nuovo progetto. [9]

L'**optronica e l'elettronica nazionale** rappresentano un patrimonio industriale che sarebbe miope disperdere. L'esperienza ucraina invita a non ridurre la valutazione di un carro alla sola protezione passiva o alla velocità, in un contesto caratterizzato anche da minacce dall'alto. La **consapevolezza della situazione** e la **qualità degli apparati di bordo** assumono un peso crescente, senza che per questo corazza e mobilità perdano la loro importanza.

L'Ariete AMV può dunque rappresentare una **soluzione di transizione credibile**, preservando equipaggi, competenze industriali e capacità operative. In una prospettiva di circa dieci anni, la sua utilità dipenderà dal completamento degli aggiornamenti, dalla natura degli impieghi e dalla continuità del supporto logistico. Non occorre attribuirgli una superiorità sui carri di ultima generazione per riconoscergli un ruolo utile.



@ Rheinmetall

Il Leopard 2A8, l'autonomia industriale e la scelta del Panther

La **mancata intesa con KNDS per il Leopard 2A8** merita una lettura che vada oltre il semplice confronto tra carri. Nel **giugno 2024** Leonardo e KNDS hanno annunciato l'interruzione delle trattative. Il problema, confermato anche in sede parlamentare nell'aprile 2025, riguardava la mancata convergenza su una **configurazione italianizzata** e su un **coinvolgimento adeguato dell'industria nazionale**. [10-11]

Alle difficoltà industriali si aggiungeva il tema della compatibilità dei tempi di consegna con le esigenze dell'Esercito. Accettare una configurazione sostanzialmente definita dal produttore estero avrebbe rischiato di ridurre l'Italia al ruolo di cliente o assemblatore su licenza, limitando la possibilità di valorizzare le proprie eccellenze nel settore optronico, elettronico e dei sistemi d'arma. Il rischio, in questa prospettiva, era quello di una **dipendenza industriale** destinata a protrarsi nel tempo.

Da qui la razionalità di mantenere in parallelo l'**ammodernamento dell'Ariete**, già avviato prima della rottura con KNDS, e lo sviluppo di un nuovo carro su base **Panther KF51**. Il progetto **Leonardo-Rheinmetall** prevede una partecipazione paritetica alla joint venture e una quota significativa di attività industriali in Italia, con un ruolo nazionale nei sistemi di missione, nell'elettronica e nell'integrazione degli armamenti. [11-12]

Il **C2** può fare da **ponte verso la nuova generazione**, evitando che il passaggio si traduca in un ulteriore vuoto di capacità. Il futuro Panther italiano merita però una trattazione a sé.

Non ripetere gli stessi errori

Difendere l'Ariete non significa negarne i difetti, né sostenere che oggi possa competere, nella sua configurazione originaria, con i più moderni carri armati occidentali.

La tesi è un'altra: l'Ariete era stato concepito per un requisito operativo specifico, con caratteristiche tecnologiche interessanti, nell'ambito di un **programma industriale mai completato**. La sua condizione riflette anche decisioni politiche, finanziarie, industriali, dottrinali e logistiche maturate in oltre trent'anni.

L'Italia ha progettato un carro armato nazionale, ridimensionato drasticamente il programma produttivo, rinunciato alle successive versioni, trascurato il suo ammodernamento e indebolito il sistema logistico destinato a sostenerlo. Oggi se ne criticano l'obsolescenza e la scarsa disponibilità operativa.

Prima di condannare il mezzo, sarebbe opportuno domandarsi quali risultati avrebbe potuto conseguire con la **continuità programmatica** e gli investimenti riservati ai principali carri occidentali.

Soprattutto, occorrerebbe **evitare di ripetere gli stessi errori** con i futuri programmi di rinnovamento della componente corazzata nazionale. Perché il rischio è quello di acquistare

oggi uno dei migliori carri armati disponibili sul mercato e ritrovarsi, tra trent'anni, a discutere nuovamente della sua obsolescenza e della sua scarsa efficienza.

L'ammaestramento più importante, tuttavia, va ben oltre la vicenda dell'Ariete. Lo **strumento militare terrestre deve essere equilibrato in tutte le sue componenti**: forze corazzate e meccanizzate, fanteria leggera e media, artiglieria, difesa contraerea e antimissile, genio e logistica. Le priorità possono mutare in funzione degli scenari, ma l'**equilibrio complessivo** non dovrebbe essere sacrificato sull'altare delle esigenze contingenti.

La prima ragione è di carattere **strategico**. Occorre essere pronti ad affrontare non soltanto la guerra di oggi, ma anche quella di domani. Il caso della difesa aerea e missilistica è emblematico: capacità oggi considerate essenziali erano, ancora un decennio fa, percepite da molti come un lusso sul quale operare tagli drastici. Gli scenari internazionali possono cambiare molto più rapidamente di quanto occorra per adeguare uno strumento militare.

La seconda ragione è **economica e temporale**. Ricostituire una capacità dismessa può costare assai più che mantenerne in efficienza un nucleo. Personale specializzato, addestramento, infrastrutture, scorte e filiere industriali richiedono anni per essere ricostituiti. Preservarli non è un lusso, ma un **investimento nella capacità di affrontare scenari futuri**.

L'Ariete non è necessariamente la storia di un carro armato sbagliato. È soprattutto la storia di un **progetto incompiuto**, di una capacità militare trascurata e di un Paese che non ha saputo garantire **continuità ai propri investimenti nella Difesa**.

Nelle condizioni in cui si trova l'Italia, l'ammodernamento del carro nazionale appare la soluzione concretamente percorribile nel breve periodo per preservare una **capacità corazzata autonoma**, in attesa della nuova generazione.

L'auspicio è che, questa volta, al programma di ammodernamento si accompagni un **sostegno logistico adeguato e continuativo**, tale da mantenere **almeno il 70% degli Ariete AMV in condizioni di efficienza nei prossimi dieci anni**. Un obiettivo da perseguire attraverso la disponibilità di ricambi, risorse per la manutenzione e continuità nell'addestramento degli equipaggi.

Un carro armato dalle prestazioni oneste, efficiente, pronto al combattimento e affidato a equipaggi ben addestrati è preferibile al nulla o a un mirabolante carro del futuro, ancora sulla

carta. Il potenziale avversario non aspetta che si sia pronti: può approfittare proprio delle **finestre di vulnerabilità** che si aprono durante una transizione non adeguatamente governata.

Considerazioni analoghe valgono per il **Dardo**, veicolo da combattimento della fanteria e naturale complemento dell'Ariete. A questo tema è dedicato un articolo distinto, perché il futuro della componente corazzata non può essere separato da quello della fanteria pesante.