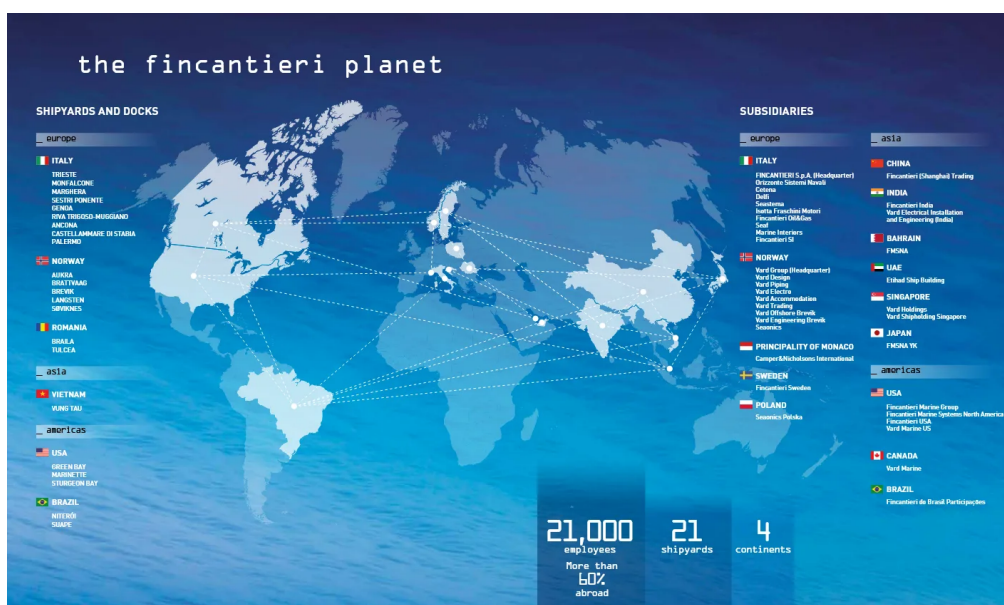




USA: non solo FREMM per la Marina del futuro

Pubblicato il 10/12/2025

La decisione del segretario della **Marina** USA John Phelan di cancellare quattro delle sei fregate classe **Constellation** non è solo un fatto americano: tocca direttamente **Fincantieri**, l'industria navale italiana e la "famiglia" **FREMM** da cui il progetto deriva. Le Constellation nascono infatti come evoluzione della FREMM italo-francese, in particolare della variante italiana classe **Bergamini**, scelta come "parent design" nel programma FFG(X). L'idea era sfruttare una fregata già collaudata dalla Marina Militare, adattandola agli standard USA per ridurre tempi, rischi e costi. In realtà, le continue richieste di modifica di Washington – più sistemi, più margini di crescita, maggiori volumi – hanno trasformato quello che doveva essere un adattamento in un quasi nuovo progetto: più grande, più pesante, più complesso. Il risultato è stato un'escalation di costi e ritardi, fino al "cambio strategico" di Phelan: confermare solo le prime due unità e affossare le successive quattro, pur ribadendo la volontà di riorientare la cooperazione con Fincantieri su altri tipi di navi.



Fincantieri tra Italia, Wisconsin e modello FREMM

Per Fincantieri, che tramite Marinette Marine ha investito massicciamente nei cantieri del **Wisconsin** e ha costruito la propria offerta proprio sulla base del successo FREMM, il ridimensionamento del programma è un colpo politico e industriale, ma non un addio. Gli investimenti negli Stati Uniti restano strategici e la US Navy continua a considerare il gruppo italiano un pilastro della propria base industriale, soprattutto per unità anfibia, rompighiaccio e piattaforme speciali. In parallelo, le FREMM italiane – grazie alla loro flessibilità multi-missione e a un equilibrio riuscito tra sensori, armamento e costi di gestione – continuano a essere un caso di scuola: sono operative in Mediterraneo, integrate nella NATO e vendute all'**export** a Paesi come Egitto e Indonesia. Il confronto tra il programma FREMM, gestito in Italia con una filiera relativamente compatta e tempi sotto controllo, e la complessa “americanizzazione” delle Constellation mette in luce una lezione per Washington: partire da un buon design non basta, se poi la macchina politico-burocratica snatura il progetto fino a renderlo ingestibile.



USA: non solo FREMM per la Marina del futuro

Innovazione, Navier e le scelte strategiche per l'Italia

Sul fondo di questa vicenda c'è la grande sfida della **supremazia marittima** in un mondo in cui la **Cina** sforna navi a ritmi industriali e dove conta sempre di più la qualità tecnologica degli scafi. La "strategic shift" di Phelan, con meno fregate tradizionali e più attenzione a capacità davvero pronte al combattimento, si intreccia con la crescita di attori innovativi come la [startup Navier](#), che lavora su idrofoil ibridi-elettrici e piattaforme dual-use per pattugliamento, sorveglianza e logistica avanzata. Qui l'Italia ha un interesse diretto: mettere a sistema l'esperienza di Fincantieri, il bagaglio FREMM e **PPA**, e un ecosistema di tecnologie navali emergenti, per proporsi come partner imprescindibile nei futuri programmi alleati. La lezione del caso Constellation è chiara: nessun programma estero è garantito per sempre, e la vera forza di un Paese marittimo sta nella capacità di progettare, costruire e aggiornare in casa **piattaforme** di riferimento, rendendosi al tempo stesso indispensabile nelle filiere internazionali e nelle scelte degli **alleati**.

Link notizia: https://www.axios.com/2025/12/03/secnav-phelan-constellation-frigate-canceled?utm_source=chatgpt.com