



Francia: MGCS in ritardo, Carro Armato di Transizione sempre più urgente

Pubblicato il 05/01/2026

Secondo quanto riportato da **Zone Militaire (Opex360)**, citando un rapporto, **l'Esercito francese (Armée de Terre)** sarebbe vicino a una decisione su un “carro di transizione”: una soluzione ponte necessaria perché, anche dopo l'aggiornamento allo standard **Leclerc XLR**, l'attuale carro potrebbe non riuscire a coprire l'intero periodo che separa Parigi dall'arrivo del **MGCS (Main Ground Combat System)**, il sistema terrestre di nuova generazione sviluppato con la Germania.

Il nodo: tenere in linea il Leclerc fino a MGCS

La questione non è solo “tecnica”, ma soprattutto **di calendario e di disponibilità reale della flotta**. Da un lato, la Francia ha avviato la modernizzazione **Leclerc XLR** nell'ambito della trasformazione SCORPION; dall'altro, l'orizzonte del MGCS continua a spostarsi, mentre l'usura della piattaforma e le obsolescenze logorano la prontezza operativa.

Un recente documento del **Senato francese** inquadra il problema in modo esplicito: **il Leclerc potrebbe essere sostituito dal MGCS “all’orizzonte 2045”** e, “nell’attesa”, occorre **evitare buchi capacitivi** mantenendo disponibilità e operabilità del mezzo. Lo stesso testo richiama obsolescenze che colpiscono in particolare **componenti della motorizzazione (turbomacchine) e sensori optronici**, trattate attraverso interventi di rinnovamento e “perennizzazione” della flotta.



Francia: MGCS in ritardo, Carro Armato di Transizione sempre più urgente

Cosa porta il Leclerc XLR (e cosa non risolve)

L’ammodernamento **XLR** è pensato per integrare il carro nel combattimento collaborativo (SCORPION), con connettività e gestione dati più moderne. In sintesi, l’aggiornamento introduce elementi come il **sistema informativo SICS** e la radio **CONTACT**, una **torretta remotizzata** e interventi su protezione e sopravvivenza (incluso, secondo ricostruzioni, l’inserimento del jammer **BARAGE** contro minacce come IED/razzi). Tuttavia, l’adozione di un **Active Protection System (APS)** non risulta “di default” nel pacchetto, e soprattutto **la motorizzazione resta un punto sensibile**.

Sul piano numerico, la traiettoria indicata in varie fonti è chiara: l’obiettivo è arrivare a **200 Leclerc modernizzati**, con una tappa intermedia di **160 entro il 2030** e i restanti **40 entro il 2035**.

Un’analisi rilanciata dall’[IFRI](#) (che sintetizza un rapporto dedicato al futuro della componente corazzata) sottolinea che, sebbene alcuni numeri ufficiali non siano più pubblicati, la

disponibilità stimata del Leclerc sarebbe rimasta **molto bassa**, con valutazioni nell'ordine del **25-35% nel 2025**. Nello stesso quadro, la modernizzazione XLR viene descritta come **insufficiente** a rimuovere alcune delle obsolescenze più critiche, tra cui proprio la **motorizzazione**; una remotorizzazione sarebbe possibile, ma costosa: **circa 1,5 miliardi di euro** secondo una stima citata.

È in questo contesto che l'ipotesi di un **carro di transizione** torna centrale: non un semplice upgrade, ma una scelta per **coprire la finestra 2030-2045** (o comunque la lunga attesa) senza perdere massa critica e credibilità operativa nella manovra pesante.



MGCS: progetto che avanza, ma con un orizzonte ancora lungo

Sul versante MGCS, negli ultimi mesi si sono registrati segnali di avanzamento industriale e politico. I partner **KNDS, Rheinmetall e Thales** hanno formalizzato la struttura societaria dedicata al programma: una **project company con quote 25% ciascuno**, sede a **Colonia**, e ripartizione nazionale del lavoro **50/50** tra Francia e Germania.

Le comunicazioni ufficiali inquadrano MGCS come **sistema multi-piattaforma** destinato a sostituire Leclerc e Leopard 2, con un obiettivo temporale spesso indicato **“entro il 2040”**. Tuttavia, documenti parlamentari francesi legati al ciclo di bilancio descrivono anche una roadmap di studio articolata: conclusione dell'architettura, ristrutturazione in **otto “pilastri”**, avvio di studi (fase 1A) e un traguardo di **prime consegne intorno al 2040**, pur riconoscendo

slittamenti rispetto alle previsioni precedenti.

In parallelo, anche la stampa generalista e specializzata ha evidenziato come **ritardi e concorrenza industriale** (nuovi progetti, upgrade e joint venture alternative) aumentino la pressione sul programma franco-tedesco.



Francia: MGCS in ritardo, Carro Armato di Transizione sempre più urgente

Quali opzioni per il “carro di transizione” francese

Il dibattito, almeno nelle linee generali, ruota attorno a tre strade:

1. **Acquisto “off-the-shelf”**

L'IFRI descrive l'idea di un acquisto di **Leopard 2** come la via più immediata sulla carta, ma con due ostacoli: **tempi di consegna** (catene già cariche, difficile vedere consegne prima del 2030) e **ritorno industriale** potenzialmente limitato, con il rischio di erodere la base nazionale del carro.

2. **Soluzione estera alternativa (es. K2 sudcoreano)**

Sempre l'IFRI segnala che una strada potrebbe passare dal **K2**, anche ipotizzando consegne iniziali più rapide (in certe condizioni) e partnership evolutive.

3. **Sviluppo nazionale/“sovrano” di transizione**

Ipotesi che preserva competenze e filiera, ma richiede volontà politica e investimenti. Nella ricostruzione IFRI, un possibile “carro ponte” dovrebbe rimanere in una fascia di peso gestibile (indicativamente **45-55 tonnellate**), integrare **protezione attiva**, capacità

contro droni e un set di sensori/effettori più moderno, anche con l'uso di **droni organici**.

Perché la decisione “imminente” conta anche fuori dalla Francia

Se davvero Parigi sta per decidere, come indicato dalla notizia di Zone Militaire, la scelta avrà effetti su tre livelli:

- **Operativo:** evitare un “creux capacitaire” nella manovra corazzata pesante proprio mentre l'Europa rilegge le lezioni ucraine (droni, munizionamenti circuitanti, minacce anticarro diffuse).
- **Industriale:** preservare o meno una catena del valore nazionale (e quindi autonomia, export, manutenzione, sovranità tecnologica).
- **Europeo:** la coerenza tra “ponte” nazionale e MGCS condizionerà interoperabilità, standard futuri e credibilità dei grandi programmi cooperativi.

In sintesi, l'ipotesi del **carro di transizione** nasce da una semplice realtà: tra Leclerc XLR e MGCS c'è una finestra temporale lunga abbastanza da trasformarsi in vulnerabilità strategica. È lì che si gioca la “vera” urgenza della decisione.

Link notizia: <https://www.air-defense.net/actualit%C3%A9s/82773>