

A400M: la Germania blinda la produzione europea, l'Italia guarda al futuro della Folgore e della proiezione strategica

Pubblicato il 15/11/2026

Il futuro del trasporto aereo militare europeo torna al centro dell'agenda della Difesa continentale grazie a una mossa decisiva di Berlino che, indirettamente, **apre scenari di grande interesse anche per le Forze Armate italiane**.
Il Ministero della Difesa tedesco ha infatti annunciato lo stanziamento di fondi nel bilancio 2027 per l'acquisto di **16 nuovi Airbus A400M Atlas in configurazione tattica**. Un'operazione che rappresenta una vera e propria boccata d'ossigeno per il consorzio europeo, **garantendo continuità alla linea di assemblaggio finale di Siviglia** proprio mentre **l'interesse dell'Aeronautica Militare italiana per il quadrimotore turboelica torna a farsi concreto**
.

La scelta tedesca: potenziare la proiezione tattica

La decisione, maturata durante la maratona notturna della Commissione Bilancio del Bundestag conclusasi venerdì 14 novembre 2026, s'inserisce in un **bilancio della Difesa tedesco che per il 2027 supera i 139 miliardi di euro** (comprensivi del fondo speciale per la Bundeswehr, con un bilancio ordinario che sale a circa 110 miliardi). L'iter parlamentare proseguirà con il **voto dell'aula del Bundestag tra il 24 e il 27 novembre** e il passaggio al Bundesrat il 18 dicembre.

La Germania è già il primo operatore mondiale dell'A400M, con una **flotta di 53 esemplari** ricevuti tra il dicembre 2014 e l'aprile 2026. Tuttavia, i primi velivoli consegnati alla Luftwaffe rispondevano a uno standard puramente logistico, concepito per il trasporto tra aeroporti sicuri. Come anticipato dal Ministro della Difesa Boris Pistorius lo scorso settembre, Berlino ha scelto di colmare il divario operativo puntando su 16 macchine dotate fin dall'origine di **pacchetti tattici completi**: **sistemi avanzati di autoprotezione**, **capacità di aviolancio di materiali e paracadutisti** e **idoneità a operare su piste semipreparate in ambienti ad alta minaccia**.

Una boccata d'ossigeno per Siviglia

Dal punto di vista industriale, la commessa tedesca arriva in un momento critico. A marzo 2026 Airbus aveva consegnato 139 dei 178 A400M complessivamente ordinati da dieci nazioni, con un **portafoglio residuo ridotto a sole 39 unità** e una **cadenza produttiva scesa a circa otto velivoli l'anno**.

L'ordine di 16 nuovi esemplari permette di **estendere l'orizzonte produttivo dello stabilimento spagnolo di Siviglia**, mantenendo aperta la catena di montaggio e **stabilizzando i costi industriali dell'intero programma**, lanciato nel 2003 da sette nazioni partner (Germania, Francia, Regno Unito, Spagna, Turchia, Belgio e Lussemburgo).

Il dossier "A400M for Italy" e le esigenze italiane

Ed è proprio la tenuta della linea produttiva europea a intrecciarsi con le valutazioni in corso a Roma. Sebbene non vi siano ancora atti formali di acquisizione, lo scorso 30 ottobre — durante un incontro bilaterale a Roma tra il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, **Generale di Squadra Aerea Antonio Conserva**, e il vertice della Royal Air Force, **Air Chief Marshal Harv Smyth** — una fotografia diffusa dall'Ambasciata Britannica ha immortalato sul tavolo un **dossier intitolato "Airbus A400M for Italy"**, recante i loghi dell'Aeronautica Militare e di Airbus.

L'eventuale ingresso (o meglio, il ritorno) dell'Italia nel programma risponderebbe a **precise esigenze operative interforze**:

- **Il rinnovamento della linea da trasporto:** La flotta di **C-130J Super Hercules in servizio presso la 46ª Brigata Aerea di Pisa**, acquisita all'inizio degli anni Duemila, ha accumulato un intenso impiego operativo in tutti i teatri fuori area e richiede una **pianificazione per la futura sostituzione**.
- **Il supporto alla componente pesante dell'Esercito:** I nuovi programmi di ammodernamento delle forze terrestri, a partire dai **veicoli blindati *Freccia EVO*** fino ai **futuri sistemi cingolati derivati dal *Lynx***, presentano pesi e ingombri che eccedono le capacità di carico del C-130J. Con una **capacità di trasporto fino a 37 tonnellate** e un vano di carico di ben maggiore ampiezza, l'A400M consentirebbe **proiezioni strategico-tattiche autonome** senza dover ricorrere sistematicamente al noleggio di vettori terzi.

Un assetto vitale per la Brigata Paracadutisti "Folgore"

In questo quadro, la disponibilità di un vettore di tale portata assume un **valore strategico fondamentale per la Brigata Paracadutisti "Folgore"**, che costituisce la **riserva di prontezza e la pedina di proiezione rapida delle Forze Armate italiane**. Per mantenere ai massimi livelli la capacità di *Forcible Entry* — l'ingresso forzato in un teatro operativo tramite assalto avioportato — i reparti della Folgore necessitano di una **costante e intensa attività aviolancistica**, sia addestrativa sia operativa, da condurre con continuità durante tutto l'anno. La cronica pressione operativa sui vettori della 46ª Brigata Aerea, spesso impegnati in molteplici teatri internazionali o sottoposti a complessi cicli manutentivi, può infatti limitare la disponibilità di ore di volo dedicate ai lanci. L'introduzione di un assetto come l'A400M offrirebbe alla Folgore un **salto qualitativo e quantitativo determinante**:

- **Maggiore volume di proiezione:** La capacità di imbarcare e lanciare **fino a 116 paracadutisti completamente equipaggiati in un'unica sortita** (attraverso le due porte laterali o dalla rampa posteriore) permette di concentrare una massa critica di forze sul terreno in tempi estremamente ridotti, moltiplicando l'efficacia di ogni singola missione addestrativa o operativa.
- **Integrazione uomo-mezzo e aviorifornimento pesante:** Oltre al personale, l'A400M consente di **aviolanciare piattaforme con mezzi tattici, artiglieria leggera e**

rifornimenti pesanti (fino a 25 tonnellate complessive in aviolancio), garantendo ai paracadutisti sul campo immediata mobilità, potenza di fuoco e autonomia logistica fin dai primi minuti dopo l'atterraggio.

- **Interoperabilità alleata:** Operare sullo stesso velivolo già impiegato dalle principali aviotruppe europee — dai paracadutisti tedeschi della *Division Schnelle Kräfte* ai francesi della *11e Brigade Parachutiste* fino agli inglesi della *16 Air Assault Brigade* — semplificherebbe radicalmente la **standardizzazione delle procedure di imbarco e lancio nelle esercitazioni multinazionali NATO**.

Una finestra di opportunità per Roma

L'Italia fu tra i paesi fondatori del progetto A400M alla fine degli anni Novanta, prima di ritirarsi nel 2001 per orientarsi sull'accoppiata C-130J e C-27J Spartan, pur mantenendo un **ruolo industriale rilevante attraverso Avio Aero** (responsabile del riduttore di potenza dei motori turboelica TP400-D6).

Oggi, la scelta della Germania offre all'Italia una **doppia opportunità**. Da un lato, garantisce che **la linea di produzione di Siviglia resti attiva e competitiva** qualora lo Stato Maggiore della Difesa decidesse di avviare un programma pluriennale di acquisizione. Dall'altro, l'arrivo dei nuovi velivoli tattici nella Luftwaffe potrebbe spingere Berlino a valutare, nei prossimi anni, la **cessione o la riconfigurazione di parte dei suoi primi esemplari logistici**, creando **potenziali opzioni anche sul mercato dell'usato governativo**. Per la Difesa italiana — e per la prontezza operativa della Folgore — il tempo delle valutazioni tecniche trova ora un quadro industriale europeo decisamente più solido su cui ragionare.