



La Marina americana sceglie le catapulte elettromagnetiche per le nuove portaerei

Nonostante le pressioni della Casa Bianca verso i sistemi a vapore, la Marina prosegue gli investimenti in EMALS per i vettori della classe Ford

Pubblicato il 24/09/2026

La Marina militare americana continua a investire nel sistema di lancio **EMALS** per le portaerei di nuova generazione, nonostante le recenti pressioni politiche favorevoli a un ritorno alle catapulte a vapore. La scelta emerge da una serie di contratti aggiudicati nelle ultime settimane per il mantenimento e l'aggiornamento dell'**Electromagnetic Aircraft Launch System**, il sistema che utilizza campi elettromagnetici per accelerare e lanciare i velivoli dal ponte di volo delle portaerei della classe Gerald R. Ford.

La scorsa settimana **Kato Engineering** ha ricevuto un contratto del valore di **49,3 milioni di dollari** per il supporto al sottosistema di accumulo energetico dell'EMALS, mentre la Marina ha pubblicato una richiesta rivolta ai fornitori per componenti critici, tra cui le pompe di ricircolo.

Si tratta di segnali che confermano la continuità degli investimenti e dello sviluppo attorno alle catapulte elettromagnetiche, nonostante un contesto politico che negli ultimi mesi ha riaperto il dibattito sull'opportunità di mantenere questa tecnologia.

Le pressioni per un ritorno al vapore

Il presidente **Donald Trump** ha più volte espresso preferenza per le tradizionali catapulte a vapore, considerate una tecnologia affidabile e ampiamente collaudata.

Con un memorandum emanato ad agosto, il presidente ha ordinato alla Marina di valutare la possibilità di sostituire i sistemi **EMALS** e gli **Advanced Weapons Elevators**, gli ascensori avanzati per il trasporto delle armi, con tecnologie rispettivamente a vapore e idrauliche sulla **USS Doris Miller**, una delle prossime portaerei della classe Gerald R. Ford attualmente in costruzione.

Una eventuale inversione di rotta comporterebbe tuttavia conseguenze industriali e progettuali rilevanti.

La Marina statunitense non ordina infatti nuove catapulte a vapore da circa vent'anni. L'ultima portaerei realizzata con questo sistema è stata la **USS George H.W. Bush**, entrata in servizio nel 2009 come ultima unità della classe Nimitz.

Ripristinare una linea produttiva dedicata alle catapulte a vapore e modificare una portaerei della classe Ford, progettata fin dall'origine attorno all'EMALS, richiederebbe importanti interventi ingegneristici e costi considerevoli.

I vantaggi dell'EMALS

Secondo la Marina statunitense, le catapulte elettromagnetiche presentano diversi vantaggi rispetto ai sistemi a vapore.

L'EMALS consente un'accelerazione più progressiva e controllabile, può essere regolato in funzione della massa e delle caratteristiche dei diversi aeromobili, permette tempi di ripristino

più rapidi tra un lancio e l'altro e dovrebbe richiedere meno manutenzione e personale.

Uno degli aspetti più importanti riguarda soprattutto la flessibilità.

Il sistema è stato progettato per consentire il lancio sia degli aeromobili tradizionali dell'ala aerea imbarcata sia delle future piattaforme senza pilota, dai droni relativamente leggeri fino ai più pesanti velivoli da combattimento.

Questa capacità potrebbe assumere un peso crescente con l'espansione dell'impiego di sistemi unmanned nelle operazioni aeronavali.

Una tecnologia ormai consolidata

Le catapulte a vapore rimangono comunque una tecnologia estremamente collaudata.

Sviluppate inizialmente dalla Gran Bretagna negli anni Cinquanta per sostituire i precedenti sistemi idraulici utilizzati sulle portaerei della Seconda guerra mondiale, furono successivamente adottate anche dagli Stati Uniti.

Un articolo pubblicato nel 1954 sulla rivista **Proceedings** dell'U.S. Naval Institute documentava già all'epoca l'interesse della Marina americana per il sistema britannico e l'acquisizione dei relativi progetti, successivamente modificati secondo gli standard e le esigenze operative statunitensi.

Dopo decenni di utilizzo, tuttavia, il sistema a vapore rappresenta una tecnologia legata alle precedenti generazioni di portaerei.

L'EMALS è stato invece sviluppato specificamente per ampliare le capacità operative della classe Gerald R. Ford e consentire alla Marina di impiegare una gamma più ampia di aeromobili presenti e futuri.

La rapida evoluzione dei velivoli senza pilota, destinati ad assumere un ruolo sempre maggiore nei gruppi aerei imbarcati, rende particolarmente importante la disponibilità di sistemi di lancio flessibili e facilmente adattabili.

Anche la **Cina**, nel frattempo, ha adottato catapulte elettromagnetiche sulla nuova portaerei **Fujian**, segnale dell'importanza attribuita a questa tecnologia nell'evoluzione dell'aviazione navale.

I contratti assegnati nelle ultime settimane mostrano quindi come la Marina statunitense continui a investire nell'EMALS e nella sua evoluzione. Al di là del dibattito politico sul possibile ritorno alle catapulte a vapore, la pianificazione tecnica e industriale americana resta per il momento fortemente legata ai sistemi di lancio elettromagnetici e alle esigenze delle future ali aeree imbarcate.

Link notizia: <https://www.defensenews.com/industry/techwatch/2026/09/23/steam-catapults-us-navy-appears-to-be-sticking-with-electromagnetics-on-carriers/>