L’Arco e la Corda: Perché l’Italia ha bisogno di un Joint Logistic Command Interforze alle dipendenze del COVI

Pubblicato il 04/06/2026

Il celebre storico militare Martin van Creveld scriveva che *“i dilettanti studiano la tattica, i professionisti studiano la logistica”*. Se i conflitti ad alta intensità alle porte dell'Europa ci hanno insegnato qualcosa, è che la capacità di combattimento di un esercito moderno non si misura solo dal numero di piattaforme di ultima generazione nei suoi hangar, ma dalla resilienza, flessibilità e sostenibilità delle sue linee di rifornimento.

In Italia, l'attuale architettura del Comando Operativo di Vertice Interforze (**COVI**) ha centralizzato con successo la catena di comando e controllo (C2) delle operazioni. Tuttavia, al di sotto della cupola operativa del COVI, permane un vulnus strutturale: **la logistica è ancora ampiamente frammentata su base "single-Service"** (Esercito, Marina, Aeronautica). Per affrontare le sfide multidominio contemporanee, l'Italia non può più prescindere dall'istituzione di un **Joint Logistic Command (JLC)** interforze stabilmente integrato e subordinato al COVI.

Il limite dei "Silos" Logistici delle singole Forze Armate

Attualmente, ciascuna Forza Armata gestisce la propria catena logistica in modo quasi autonomo. Sebbene questo approccio garantisca la specificità tecnica (la manutenzione di un caccia Eurofighter richiede competenze diverse da quelle di un sommergibile o di un carro armato), sul piano strategico e della proiezione operativa genera pesanti inefficienze:

- **Duplicazione delle catene e dei costi:** Tre sistemi diversi di stoccaggio, gestione dei materiali non specifici (es. carburanti, viveri, sanità), contratti di appalto separati con l'industria privata.
- **Spreco di capitale umano:** Personale qualificato impiegato a duplicare funzioni amministrative e di gestione nei singoli comparti, anziché essere ottimizzato a livello globale.
- **Deficit di coordinamento e attrito operativo:** In un teatro operativo moderno, la competizione per le risorse di trasporto (ponti aerei, navi cargo, snodi ferroviari) rischia di ingolfare il sistema in assenza di un’unica autorità interforze che prioritarizzi i flussi logistici in base ai reali obiettivi del Comandante del COVI.

I Modelli Internazionali: L’esempio del Regno Unito e della NATO

Guardare a chi ha già ottimizzato questi processi non è solo utile, è necessario per garantire l'interoperabilità in ambito Alleanza.

1. Il modello UK: Strategic Command e Defence Support

Il Ministero della Difesa britannico ha superato i silos logistici centralizzando i cosiddetti *Joint Enablers* (i fattori abilitanti interforze). Sotto lo **Strategic Command (UKStratCom)** e la direzione del *Defence Support*, la logistica, l'ingegneria e il supporto alle dotazioni sono gestiti in modo centralizzato dall'industria fino alla prima linea operativa. Il concetto chiave è il **"Support Advantage"**: considerare la logistica non come un servizio accessorio, ma come una capacità strategica per proiettare forze alla "velocità della rilevanza".

2. I modelli NATO: JSEC e JLSG

A livello multinazionale, la NATO ha sviluppato strutture dedicate a risolvere il collo di bottiglia del movimento e del sostegno:

- Il **JSEC (Allied Joint Support and Enabling Command)** a Ulm (Germania) coordina il movimento rapido di truppe e mezzi attraverso l'Europa, definendo le priorità di transito in base ai piani di difesa collettiva.
- Il **JLSG (Joint Logistics Support Group)**, come quello impiegato dal **Joint Force Command Naples (JFCNP)**, opera fondendo gli sforzi logistici di diverse nazioni e componenti in un unico comando logistico di teatro. Questo riduce l'impronta logistica complessiva (*footprint*), massimizza le sinergie ed evita che i singoli contingenti intasino le linee di comunicazione.

I Benefici per l'Italia: Efficienza, Risparmio e Prontezza

L'istituzione di un **Joint Logistic Command** sotto il COVI porterebbe all'Italia tre vantaggi fondamentali:

Massimizzazione delle Sinergie e Razionalizzazione

Un unico hub decisionale logistico permetterebbe di centralizzare la gestione dei trasporti strategici, dei magazzini materiali e dei flussi di rifornimento comuni. Questo consentirebbe di applicare economie di scala nei contratti con l'industria privata e nella gestione del ciclo di vita dei materiali.

Drastico risparmio di uomini e risorse

Eliminando i doppioni burocratici e funzionali tra Esercito, Marina e Aeronautica, verrebbero liberati ingenti volumi di personale militare da riallocare in compiti prettamente operativi o tecnici specialistici, riducendo gli sprechi finanziari in tempi di bilanci della Difesa contratti.

Unicità del Comando Operativo

Il Comandante del COVI avrebbe alle dirette dipendenze l'autorità logistica per l'intero teatro. Non dovrebbe più "negoziare" assetti e trasporti con i singoli Stati Maggiori di Forza Armata, ma potrebbe disporre di un unico strumento logistico integrato in grado di alimentare lo sforzo bellico o di peacekeeping in tempo reale.

Conclusione

La transizione verso un Joint Logistic Command richiede un forte impulso politico e un superamento dei tradizionali "culturalismi" di Forza Armata. Tuttavia, nel contesto geopolitico attuale, dove la prontezza operativa si misura in ore e non più in settimane, mantenere tre sistemi logistici separati è un lusso anacronistico che l'Italia non può più permettersi. Unire i vettori, centralizzare la governance ed eliminare gli sprechi sotto l'egida del COVI è l'unico modo per garantire che lo strumento militare nazionale rimanga affilato, sostenibile e pronto a vincere le sfide del futuro.

Per comprendere meglio come la NATO integra concretamente queste capacità logistiche sul campo durante le esercitazioni multinazionali, può essere utile osservare da vicino la struttura di supporto logistico congiunto impiegata nei comandi strategici situati proprio in Italia, guardando questo reportage sul funzionamento del Joint Logistics Support Group (JLSG) del JFC Naples.

https://youtu.be/xqdHBzXeNjg?si=hBs3PQy1bhwUxt8h