



L'Harrier pronto per la pensione: il tramonto di un'icona dell'aviazione

Pubblicato il 17/02/2026

Il conto alla rovescia per l'Harrier è entrato nella fase finale: **giugno 2026** segnerà l'uscita di scena dei Marines USA, **il 2028** quella della **Marina Militare italiana**.

Mentre **Regno Unito e India** hanno già dismesso l'Harrier dal servizio, rispettivamente nel **2010** e nel **2016**, la **Spagna** prevede di mantenerlo operativo oltre il 2030, diventando di fatto l'ultimo grande utilizzatore della linea.

È la chiusura di un ciclo lungo oltre mezzo secolo, che mette fine a una delle capacità più particolari dell'aviazione navale moderna: il jet **STOVL**, capace di operare da navi anfibe e da basi avanzate con infrastrutture ridotte.

Un concetto che cambia la dottrina (dal 1971)

La portata dell'Harrier non si misura solo in prestazioni, ma nel cambio di dottrina che ha reso possibile. Con l'adozione iniziale in servizio nel **1971**, l'Harrier rende operativo su larga scala un principio fino ad allora quasi "di nicchia": un jet da combattimento che può decollare corto e

atterrare verticalmente può portare il supporto aereo vicino alla manovra, riducendo la dipendenza da piste convenzionali e da portaerei classiche.

Nasce così una forma di **aviazione navale anfibia**: non la proiezione di potenza di una grande portaerei, ma una capacità più flessibile, pensata per accompagnare forze da sbarco e operazioni expeditionary, garantendo reazione rapida, **supporto aereo ravvicinato (CAS)** e interdizione tattica.

Nelle sue varie versioni, l'Harrier ha attraversato decenni di impiego reale in contesti e dottrine diverse: dalla **Guerra delle Falkland/Malvinas (1982)**, dove la componente britannica dimostrò in modo decisivo il valore del concetto STOVL in ambiente marittimo, alle campagne del dopo-Guerra fredda e alle operazioni in **Afghanistan e Iraq**, fino alle missioni più recenti legate a crisi regionali e al contrasto a reti ostili.

È stato un assetto “da lavoro”: robusto, immediato, pensato per stare vicino alle truppe e operare da navi e basi avanzate con vincoli logistici più leggeri rispetto a piattaforme dipendenti da grandi infrastrutture.

Il ritiro non è un evento: è un processo

La dismissione dell'Harrier è stata progressiva e scandita da tappe nette:

- **Regno Unito**: ritiro completo nel **2010**
- **India**: ritiro completo nel **2016**
- **USMC**: ritiro ufficiale nella prima settimana di giugno 2026 (ultimo volo previsto a Cherry Point)
- **Marina Militare italiana**: ritiro anticipato al **2028** (due anni prima del previsto)

Parallelamente avanza la sostituzione con l'erede naturale del concetto STOVL: l'**F-35B**, che porta la stessa logica operativa su una generazione tecnologica completamente diversa, ma la transizione non è mai solo tecnica: implica costi, addestramento, infrastrutture, integrazioni di bordo e scelte politiche.

Per chi deve ancora completare il salto generazionale, l'Harrier resta quindi un ponte: “vecchio”, sì, ma ancora capace di garantire una funzione strategica — la proiezione aerea STOVL dal mare — che non si sostituisce “con un annuncio”.

Il nodo industriale: fine del supporto “centrale” nel 2026

Un punto spesso sottovalutato è quello del supporto industriale e logistico. Il **NAVAIR (Naval Air Systems Command)**, riferimento per decenni per le flotte AV-8B di USMC, Armada e Marina Militare, **chiuderà l'ufficio di programma nel 2026**, facendo venir meno la “cabina di regia” ufficiale per attività di **MRO** (Maintenance, Repair and Overhaul).

Questo passaggio pesa quanto la dismissione operativa: senza una struttura di programma attiva, mantenere in linea un sistema complesso diventa più oneroso, perché aumentano dipendenza logistica, difficoltà di reperimento ricambi e necessità di sostenere una filiera industriale in contrazione.

L'ultima fase europea: Spagna e Italia, numeri e scadenze

Nel quadro europeo, la situazione è definita da numeri e date:

- **Spagna:** la Armada Española impiega l'AV-8B Harrier II Plus con la **Novena Escuadrilla** della **FLOAN**, come principale vettore da combattimento imbarcato sul portaeromobili anfibia **Juan Carlos I (L-61)**. La flotta è di **11 AV-8B+** e l'intenzione è mantenerli in servizio **oltre il 2030**.
- **Italia:** la Marina Militare mantiene in linea **11 AV-8B+**, ma ha **anticipato il ritiro al 2028** e li sostituirà con **F-35B**, allineandosi alla stessa transizione avviata dai Marines.

Per Madrid, la prospettiva di diventare **l'ultimo operatore significa anche ereditare il peso della sostenibilità**: continuare a far volare l'Harrier quando gli altri escono dal programma richiede scelte operative e industriali molto concrete.

Ricambi e “seconda vita”: la soluzione più realistica

In un contesto di filiera in declino, l'opzione più pratica per estendere la vita operativa dell'Harrier passa dalla disponibilità di cellule e componenti dei velivoli in radiazione. La logica è semplice: **acquisire aerei radiati** (o parti) dai grandi operatori che dismettono, in primis USMC e, a breve, Italia, per alimentare la catena ricambi e massimizzare l'operatività residua.

È una soluzione tipica dei sistemi d'arma a fine ciclo: meno “programma”, più resilienza, cannibalizzazioni controllate, scorte mirate e manutenzione sempre più selettiva.

Conclusione

L'Harrier esce di scena non perché sia stato marginale, ma perché ha completato la sua missione storica. Dal **1971** ha definito un modo diverso di fare aviazione navale: più vicino alla manovra, più flessibile, più anfibio. Tra **2026** e **2028** si chiude la linea dei grandi operatori storici, mentre l'ultima finestra operativa si spinge **oltre il 2030**.

Non è solo la pensione di un aereo: **è la fine di un'epoca, e il passaggio definitivo a una nuova generazione STOVL.**