



Perchè una Portaerei per la Germania - come l'Italia può aiutare

Pubblicato il 25/02/2026

L'ipotesi che la Germania si doti di una **portaerei** — o, più realisticamente, di una *light carrier* / LHD a ponte continuo — non nasce dal desiderio di imitare le grandi potenze. Nasce dal cambio di scenario che sta attraversando l'Europa: **rotte marittime più fragili**, infrastrutture critiche più esposte, e un **Artico** che, tra clima e geopolitica, sta diventando un ambiente sempre più rilevante per la sicurezza economica. In questo contesto la portaerei non è soltanto una nave: è **presenza, deterrenza** e soprattutto **messaggio**. È, in altre parole, uno strumento di *Strategic Communication* (StratCom) marittima.

Se Berlino dovesse davvero aprire questa partita, l'Italia avrebbe un vantaggio naturale: **Fincantieri** possiede esperienza su piattaforme complesse a ponte continuo e su programmi ad alta integrazione, e può proporsi come partner industriale credibile per ridurre rischio, tempi e costi di un salto capacitivo che la Germania non ha mai compiuto.



Perché una Portaerei per la Germania - come l'Italia può aiutare

Perché alla Germania potrebbe servire una “portaerei” proprio adesso

Per una nazione esportatrice e manifatturiera, la sicurezza marittima non è un tema “di nicchia”: è un pezzo della sicurezza economica. La Germania vive di filiere integrate, di componenti che arrivano e ripartono, di mercati lontani che sostengono il suo sistema produttivo. Quando aumentano l'instabilità sui colli di bottiglia logistici e la pressione sulle supply chain, l'interesse nazionale torna ad avere una dimensione navale molto più concreta: non basta “dipendere dal mare”, bisogna essere in grado di contribuire alla sua sicurezza insieme agli alleati.

Qui entra l'**Artico**, che non va letto solo come “nuova rotta commerciale” (spesso raccontata in modo semplificato), ma come **scacchiera**: un ambiente dove si incrociano interessi economici, competizione tra potenze, posture militari, infrastrutture sensibili e una crescente attenzione a sorveglianza e resilienza. Anche se i volumi di traffico non trasformano automaticamente la rotta artica nella nuova Suez, il Nord sta assumendo peso come spazio di pressione politica e operativa: è un teatro in cui contano il “signalling”, la presenza e la capacità di sostenere attività prolungate in condizioni difficili.

Ed è qui che la portaerei (o una LHD “portaeromobili” con capacità aeronavali) diventa un moltiplicatore di StratCom. Una nave a ponte continuo è **visibile**, interoperabile, fotografabile. È una piattaforma che comunica una frase semplice: “posso essere presente, posso restare, posso operare con gli alleati”. In ambienti come Nord Atlantico e Artico, dove la percezione della

determinazione conta quasi quanto le capacità in sé, la nave diventa parte della narrazione strategica.

Perché la Germania guarderebbe a una *light carrier* e non a una super-portaerei

Il percorso credibile non è una “super-portaerei” in stile americano. Sarebbe politicamente, finanziariamente e dottrinalmente implausibile. L’opzione più realistica è una **portaerei leggera** o una **LHD** multiuso:

- più compatibile con bilanci e dottrine europee;
- utile anche senza “power projection” classico: evacuazioni, comando e controllo, ospedale, supporto a crisi, elicotteri e droni;
- potenzialmente predisposta per una componente STOVL (se e quando Berlino decidesse di investire in velivoli imbarcati), ma impiegabile anche senza.

In pratica: la “prima portaerei tedesca” avrebbe senso come piattaforma che aumenta la **persistenza** e la **flessibilità** nel Nord, non come strumento di proiezione globale autonoma. È un passaggio importante anche per la comunicazione politica interna: una LHD multiuso può essere presentata come capacità di sicurezza collettiva e protezione di rotte e infrastrutture, non come simbolo di ambizioni imperiali.



Perché una Portaerei per la Germania - come l'Italia può aiutare

Perché l'Italia (con Fincantieri) è un partner naturale

Fincantieri porterebbe in dote un patrimonio tecnico e industriale che la Germania dovrebbe costruire quasi da zero: gestione di un ponte di volo continuo, integrazione di hangar, ascensori, sistemi di movimentazione, standard di sicurezza e procedure di interoperabilità. Ma non si tratta solo di “saper costruire lo scafo”: conta la capacità di gestire l’intero ciclo industriale, dalla progettazione ai collaudi, fino alla logistica di supporto e alla manutenzione.

Il punto interessante, oggi, è che Fincantieri non si sta muovendo solo come “builder” tradizionale, ma sta esplorando una traiettoria verso architetture energetiche più avanzate. Ed è qui che entra il paragrafo-chiave per l’articolo: **l’idea della propulsione nucleare come opzione di lungo periodo.**

Negli ultimi anni Fincantieri ha avviato un percorso di studio sul tema della **propulsione navale nucleare** in collaborazione con soggetti industriali e di certificazione. L’orizzonte più realistico, nel dibattito contemporaneo, non è quello dei grandi reattori “classici”, ma dei **reattori compatti (SMR)**, che promettono più autonomia e maggiore disponibilità di energia. Per una futura *light carrier* destinata a operare credibilmente tra Nord Atlantico e Artico, il punto non è ideologico ma operativo: **autonomia prolungata**, minore dipendenza dalla logistica carburante e — soprattutto — più potenza elettrica per sensoristica, comando-controllo, guerra elettronica e sistemi unmanned.

In termini di StratCom, questo si traduce in una frase molto semplice: “non solo posso arrivare in teatro, posso restarci”. E la capacità di “restare” spesso vale più, come messaggio, di qualunque singolo sistema d’arma. In un articolo, questa idea va maneggiata con prudenza: non significa che una prima nave tedesca sarebbe automaticamente nucleare, ma che una partnership con l’Italia potrebbe prevedere una progettazione **“energy-ready”**, pronta a crescere nel tempo.

Le prove che Roma e Berlino sanno già cooperare: sottomarini, artiglierie, Eurofighter

Se l’obiezione è “una nave del genere è troppo complessa per una partnership”, la risposta è che Italia e Germania hanno già lavorato insieme su capacità sofisticate e sensibili.

Il primo riferimento sono i **sottomarini**: la cooperazione italo-tedesca nel dominio subacqueo è una scuola di complessità, perché impone standard elevati, integrazione industriale, gestione di

tecnologie critiche e filiere rigorose. È un precedente utile non tanto per similitudine tecnica (subacqueo e ponte di volo sono mondi diversi), quanto per metodo: dimostra che i due Paesi possono condividere processi e responsabilità su programmi delicati.

Il secondo riferimento è l'integrazione di **sistemi italiani** su piattaforme tedesche. Le scelte su artiglierie e sottosistemi navali mostrano che Berlino è già disposta, quando conviene, a integrare soluzioni italiane su unità di punta. Questo conta perché in un progetto “portaerei” la vera sfida non è solo la piattaforma, ma la catena dei sottosistemi: sensori, comunicazioni, armamenti, guerra elettronica, sistemi di missione, supporto.

Infine, c'è il “metodo consorzio” rappresentato da programmi come **Eurofighter**, dove Italia e Germania hanno imparato — insieme ad altri partner — a gestire requisiti, governance multinazionale, ripartizione industriale e cicli di aggiornamento. Anche qui, la lezione è culturale: una grande capacità europea si costruisce più facilmente con collaborazione strutturata che con tentativi nazionali isolati.



Perché una Portaerei per la Germania - come l'Italia può aiutare

Conclusione: la portaerei come test di maturità strategica europea

Se la Germania dovesse davvero puntare a una prima “portaerei”, la ragione non sarebbe emulare modelli extraeuropei, ma rendere coerente la propria identità di potenza industriale globale con una capacità marittima di **presenza persistente**, utile alla sicurezza collettiva e alla protezione delle rotte in un contesto in cui l'Artico cresce di peso strategico.

In questo quadro, l'Italia con Fincantieri può offrire più di un cantiere: può offrire un **metodo** (partnership su programmi complessi), un **prodotto realistico** (LHD/*light carrier*) e una prospettiva tecnologica che rafforza la StratCom nel Nord: la traiettoria verso soluzioni di **autonomia energetica avanzata**, inclusa la propulsione nucleare marittima come opzione di lungo periodo. La vera domanda, allora, non è se a Berlino serva una “portaerei” come simbolo, ma se serva una piattaforma capace di trasformare la sicurezza delle rotte — e la credibilità europea nel Nord — in una presenza reale, continua, e politicamente spendibile.