



Trasporto Aereo Strategico: l'Italia deve potenziare l'Organico

Pubblicato il 15/12/2025

Nel contesto della difesa moderna, il **trasporto aereo strategico** rappresenta una capacità abilitante essenziale per la proiezione di forze, la sostenibilità operativa e la credibilità della deterrenza. La sua centralità è pienamente riconosciuta in [ambito NATO](#), dove la mobilità strategica è considerata una condizione imprescindibile per garantire il **rapido dispiegamento di forze e sistemi** su scala regionale e intercontinentale.

L'esperienza degli ultimi due decenni ha dimostrato che le capacità nazionali europee, prese singolarmente, sono insufficienti a sostenere operazioni complesse e continuative. Da qui la creazione di programmi multilaterali basati su **pooling and sharing**, volti a garantire interoperabilità, economie di scala e accesso condiviso a piattaforme altrimenti non sostenibili per i singoli Stati. Il fatto che tali programmi siano oggi impiegati con continuità, in operazioni militari, missioni umanitarie e risposte a crisi civili, conferma che il trasporto strategico non è una funzione accessoria, ma un **moltiplicatore di potenza**.

Nonostante questo quadro, le priorità di investimento europee e nazionali continuano a privilegiare le piattaforme da combattimento, lasciando la mobilità strategica in una posizione subordinata. Ne deriva una discrepanza tra ambizioni operative e capacità reali di dispiegamento, particolarmente critica in scenari ad alta intensità, dove il **fattore tempo** è determinante.



Trasporto Aereo Strategico: l'Italia deve potenziare l'Organico

Capacità condivise, carichi fuori misura e vulnerabilità

I meccanismi NATO per il trasporto strategico coprono un ampio spettro di esigenze: dal trasferimento di carichi fuori misura al trasporto di personale, dall'evacuazione sanitaria al rifornimento in volo. Queste capacità hanno dimostrato un'elevata flessibilità, risultando decisive in operazioni militari, nel supporto a missioni di stabilizzazione, nella gestione di emergenze sanitarie e in risposta a calamità naturali.

Un elemento spesso sottovalutato è che il principale collo di bottiglia non è il peso, bensì il **volume**. I sistemi militari moderni – piattaforme C2, radar, assetti aeromobili smontati, moduli sanitari – saturano rapidamente gli spazi di carico. La possibilità di trasportare **sistemi completi e pronti all'impiego** è quindi un requisito operativo, non una comodità logistica. Da questo punto di vista, la dipendenza da soluzioni contrattuali e da flotte ridotte espone l'Alleanza a vulnerabilità sistemiche, aggravate dal deterioramento del contesto di sicurezza europeo.

Le iniziative multilaterali hanno mitigato queste criticità, ma non le hanno eliminate. La disponibilità limitata di piattaforme, la rigidità delle quote di utilizzo e la necessità di pianificazioni a medio termine mal si conciliano con scenari caratterizzati da crisi improvvise e rapide escalation. La lezione è chiara: il **trasporto strategico resta una capacità scarsa**, e proprio per questo strategicamente decisiva.

Il caso italiano: dipendenza strutturale e incoerenza capacitiva

Nel quadro delineato, la posizione dell'Italia merita un'analisi particolarmente critica. Il Paese è pienamente integrato nei meccanismi NATO ed europei di mobilità strategica e contribuisce alle iniziative di cooperazione multilaterale. Tuttavia, **la dotazione nazionale di trasporto aereo strategico rimane limitata**, e non coerente con le ambizioni operative, industriali e politiche dichiarate.

Negli ultimi anni l'Italia ha investito in modo significativo in **piattaforme da combattimento avanzate**, in sistemi complessi e in capacità ad alta tecnologia. Tali investimenti presuppongono, implicitamente, la disponibilità di una solida capacità di proiezione e sostegno logistico su lunga distanza. In assenza di un adeguato trasporto strategico nazionale, questa assunzione si traduce in una **dipendenza strutturale da assetti condivisi o alleati**, con un impatto diretto sulla libertà d'azione e sulla prontezza operativa.

Questa asimmetria riflette una visione ancora incompleta dello strumento militare, nella quale la logistica strategica viene considerata una funzione di supporto anziché una **capacità di primo livello**. È un'impostazione che rischia di ridurre l'efficacia complessiva degli investimenti già effettuati, soprattutto in scenari nei quali l'accesso alle capacità condivise potrebbe essere limitato o fortemente conteso.



Paradossalmente, l'Italia dispone di leve industriali e tecnologiche che potrebbero contribuire a colmare questo divario. Il coinvolgimento del sistema industriale nazionale in programmi legati a grandi velivoli e a piattaforme di trasporto avanzate offre l'opportunità di rafforzare non solo la base industriale, ma anche la **sovranità capacitiva** del Paese e dell'Europa. Tuttavia, senza una chiara priorità politica e programmatica, tali opportunità rischiano di rimanere scollegate da una visione strategica complessiva.

In conclusione, il **trasporto aereo strategico** deve essere riconosciuto come una capacità centrale nella pianificazione della difesa italiana. Continuare a investire prevalentemente in sistemi combattenti senza riequilibrare la mobilità strategica significa accettare una **incoerenza capacitiva** che limita l'efficacia dello strumento militare. In un contesto di crescente instabilità, la capacità di muovere forze e sistemi in modo rapido e autonomo non è un complemento, ma una condizione necessaria per la credibilità operativa e politica del Paese.

Link notizia: <https://www.nato.int/en/what-we-do/deterrence-and-defence/strategic-airlift>