


Immagine generata con AI

MASSIMILIANO D'ELIA - ANTONIO DI IEVA

# GCAP, LA SOVRANITÀ CHE SI COSTRUISCE

## Perché la sesta generazione non è solo un aereo

Dalla piattaforma all'ecosistema operativo, il Global Combat Air Programme rappresenta una scelta di governance tecnologica e industriale di lungo periodo. Non l'acquisto di una capacità, ma la partecipazione alla definizione del potere aerospaziale futuro




Audible sintesi articolo

Le decisioni che definiscono gli equilibri strategici raramente nascono nei comunicati ufficiali. Prendono forma nei passaggi laterali della politica, dove le opzioni vengono testate prima di essere dichiarate. È in questo spazio grigio, fatto di valutazioni industriali e visioni di lungo periodo, che si colloca il Global Combat Air Programme (GCAP): il programma aeronautico di sesta generazione destinato a incidere in profondità sul futuro del dominio aerospaziale.

Quando si parla di programmi di nuova generazione, la questione non riguarda mai la semplice scelta di una piattaforma. È una decisione che investe la governance del potere aereo nel lungo periodo. Non è il singolo velivolo a fare la differenza, ma l'ecosistema tecnologico, industriale e decisionale che lo sostiene e lo rende evolutivo nel tempo.

Il GCAP nasce ufficialmente il 9 dicembre 2022 dall'unione del progetto britannico Tempest e del programma giapponese F-X, con l'Italia nel ruolo di partner strategico grazie al peso della propria industria ad alta tecnologia. I pilastri industriali del programma sono Leonardo, BAE Systems e Japan Aircraft Industrial Enhancement Co. Ltd. Ma ridurre il GCAP a un "nuovo caccia" sarebbe un errore concettuale: il programma è pensato come ecosistema operativo integrato, fondato su intelligenza artificiale e capacità di supercalcolo, architetture di combat cloud e datalink cyber-resilienti, auto-adattabili e capaci di gestire flussi massivi di dati in tempo reale.

Anche la propulsione segna una discontinuità rispetto al passato. L'architettura a ciclo adattivo consente di modulare il comportamento del motore lungo l'intera missione, conciliando prestazioni elevate e sostenibilità operativa. La flessibilità che ne deriva incide su autonomia e persistenza operativa, non soltanto sulla velocità. Le stime indipendenti indicano un raggio d'azione esteso, nell'ordine di 1.500-2.000 km, e capacità di supercrociera oltre Mach 2.



In un'Europa segnata da programmi rallentati da leadership sbilanciate e da conflitti industriali, il GCAP rappresenta una scelta di metodo oltre che di merito. Le ambizioni tecnologiche della sesta generazione sono condivise, ma la storia recente dimostra come la governance sia diventata il vero collo di bottiglia dei programmi militari avanzati. La capacità di evitare paralisi decisionali e di costruire un quadro industriale funzionale è oggi parte integrante della credibilità strategica di un progetto.

È in questo contesto che il GCAP va letto come leva strategica, non come semplice risposta tecnologica. Un programma aperto per definizione, capace di adattarsi a futuri allargamenti e di incorporare competenze, risorse e filiere senza snaturare la propria architettura. Non una deviazione dal progetto, ma una sua estensione naturale, coerente con la logica dei grandi sistemi complessi del XXI secolo.

A livello internazionale, la corsa alla sesta generazione assume forme differenti. Negli Stati Uniti, il programma NGAD è concepito come sistema integrato di piattaforme pilotate, droni e reti decisionali avanzate, con costi di sviluppo estremamente elevati. Altri attori globali seguono traiettorie autonome, con diversi livelli di trasparenza e priorità industriali. In questo scenario, il GCAP si colloca come scelta di sovranità tecnologica condivisa, fondata sulla partecipazione diretta alla definizione delle architetture future.

Alla domanda ricorrente – "abbiamo già l'F-35, perché serve altro?" – la risposta è strutturale. Il GCAP non sostituisce la quinta generazione, ma ne estende il perimetro operativo. L'F-35 resta centrale per la penetrazione iniziale, l'interoperabilità e le missioni ad alta intensità. La sesta generazione guarda oltre: rafforza la difesa aerea, integra sistemi non pilotati, consolida il controllo e la resilienza delle operazioni multi-




dominio. È una stratificazione di capacità, non una sostituzione.

Anche il capitolo economico va letto con questa lente. Il salto tecnologico comporta costi elevati. La prima stima italiana, pari a circa 6 miliardi di euro nel 2021, risaliva a una fase puramente concettuale del programma, priva di una struttura industriale e di attività di progettualità ingegneristica. La revisione a 18,6 miliardi di euro, formalizzata nel 2025, verrà dilazionata nel corso delle prossime leggi di Bilancio in un arco pluriennale.

Il contributo nazionale italiano, cristallizzato nel DPP 2025-2027, è pari a 8.7 miliardi di euro fino al 2037, distribuiti su un orizzonte pluriennale che diluisce l'impatto finanziario e punta a consolidare competenze industriali e capacità tecnologiche strategiche. Il confronto con programmi già operativi chiarisce la differenza concettuale: un caccia come l'F-35 presenta un costo unitario compreso tra 80 e 90 milioni di



dollari per il solo velivolo, cui si aggiungono nel tempo i costi di supporto e ciclo di vita. Ma si tratta di un modello fondato sull'acquisizione di una capacità già definita.

Il GCAP, come già avvenuto con l'F-35, agirà da volano per lo sviluppo tecnologico e industriale, creando occupazione altamente qualificata e rafforzando l'intera filiera nazionale. Accanto a Leonardo, saranno coinvolte aziende come Avio Aero, Elettronica e MBDA Italia, insieme a università, centri di ricerca, PMI e start-up.

In questo quadro assume un valore preciso l'osservazione del Ministro della Difesa Guido Crosetto che, intervistato dai cronisti a margine di un intervento alla Camera dei Deputati, ha dichiarato di auspicare «un aereo europeo e un'unione di tutta l'Europa su alcuni progetti di difesa», aggiungendo però con realismo che «non mi pare di averlo visto». Una frase che fotografa il divario tra l'ambizione dichiarata e la capacità concreta di realizzarla, e che rafforza il significato del GCAP come scelta pragmatica, fondata su ciò che è possibile costruire oggi con visione lungimirante.

La sovranità tecnologica non deriva dall'acquisto di sistemi avanzati, ma dal contributo alla definizione delle architetture e delle regole che li rendono possibili. Chi resta fuori da questo processo continuerà a volare – in cieli e orbite – regolati da altri.