La Garibaldi diventerà una porta-droni? Il futuro in Indonesia e l'opportunità che l'Italia potrebbe aver lasciato andare

Pubblicato il 25/08/2026

La **portaerei Giuseppe Garibaldi** ha concluso la propria storia operativa sotto bandiera italiana, ma potrebbe essere molto lontana dalla fine della sua vita.

Come abbiamo raccontato nel nostro precedente articolo, l'unità della Marina Militare, entrata in servizio nel 1985 e posta in riserva nel 2024, è destinata all'Indonesia, che si prepara così a diventare una delle pochissime nazioni del Sud-est asiatico a disporre di una nave dotata di ponte di volo continuo.

Ma ciò che potrebbe accadere alla Garibaldi nei prossimi anni è forse ancora più interessante della cessione stessa.

La nave potrebbe infatti essere trasformata in una piattaforma destinata principalmente a **elicotteri e sistemi aerei senza pilota**, diventando di fatto una delle prime grandi unità navali della regione pensate per integrare in maniera significativa i droni nelle operazioni dal mare.

Il progetto di Fincantieri: elicotteri e UAV

L'ipotesi di trasformare la Garibaldi in una sorta di "porta-droni" non nasce soltanto dalle indiscrezioni circolate negli ultimi mesi.

Già nel luglio 2025 **Fincantieri aveva presentato a Giacarta una proposta dettagliata per convertire la nave in una “helicopter and unmanned aerial vehicle assault ship”**, cioè una piattaforma d'assalto destinata a operare con elicotteri e UAV.

Alla presentazione avevano partecipato anche specialisti con una conoscenza diretta della nave, compresi un ex comandante della Garibaldi e un ex responsabile tecnico dell'unità.

Un elemento che dimostra come l'ipotesi fosse già allora oggetto di valutazioni tecniche concrete e non semplicemente un'idea teorica.

Ma sarà davvero una porta-droni?

Probabilmente **non immediatamente**.

Secondo un'analisi pubblicata nel marzo 2026 dalla S. Rajaratnam School of International Studies di Singapore, nella prima fase la Garibaldi dovrebbe operare soprattutto con gli elicotteri già disponibili presso le Forze Armate indonesiane.

Tra questi potrebbero figurare gli **AS565 Panther** della Marina e, dopo le necessarie qualificazioni per le operazioni navali, altri elicotteri come Mi-17 e H225M.

La nave avrebbe quindi inizialmente soprattutto una funzione di **piattaforma aeronavale, comando e supporto alle operazioni HADR – Humanitarian Assistance and Disaster Relief**, particolarmente importanti per un Paese composto da oltre 17.000 isole e frequentemente colpito da terremoti, tsunami ed eruzioni vulcaniche.

I droni rappresenterebbero invece uno sviluppo successivo.

Ed è qui che il progetto diventa particolarmente interessante.

Il Bayraktar TB3 sulla Garibaldi?

Tra i sistemi citati più frequentemente compare il **Bayraktar TB3**, drone da combattimento turco progettato espressamente per operare anche da unità navali dotate di ponte di volo relativamente corto.

L'azienda indonesiana **Republikorp**, che ha rapporti industriali con la turca Baykar, ha mostrato interesse proprio per l'adattamento della Garibaldi alle operazioni con UAV.

Il TB3 rappresenta un candidato particolarmente interessante perché è già stato sperimentato dalla Turchia dalla **TCG Anadolu**, grande unità anfibia dotata, come la Garibaldi, di ski-jump prodiero.

L'Indonesia sta inoltre sviluppando proprie capacità nel settore unmanned e la Marina indonesiana ha sperimentato anche sistemi UAV nazionali.

Non significa che vedremo necessariamente decine di TB3 schierati sulla Garibaldi.

Significa però che **la nave dispone delle caratteristiche strutturali per diventare un laboratorio estremamente interessante per lo sviluppo delle operazioni aeronavali unmanned**.

L'Indonesia si sta già preparando

Esistono inoltre segnali concreti che mostrano quanto seriamente Giacarta stia affrontando l'arrivo della nave.

Immagini satellitari analizzate da Janes hanno mostrato presso la base aeronavale indonesiana di **Juanda, a Surabaya**, la realizzazione sul terreno di una sagoma in scala 1:1 del ponte di volo della Garibaldi.

Una soluzione utilizzabile per familiarizzare personale ed equipaggi con dimensioni, movimentazione degli aeromobili e procedure sul ponte prima ancora dell'arrivo dell'unità.

Non siamo quindi davanti a una nave destinata semplicemente a diventare una prestigiosa ammiraglia.

L'Indonesia sembra voler costruire progressivamente una vera capacità aeronavale.

E allora la domanda: poteva essere un'opportunità per l'Italia?

È inevitabile porsi una domanda.

Se la Garibaldi può essere trasformata in una piattaforma per sperimentare droni imbarcati, **perché l'Italia non ha deciso di utilizzarla proprio in questo ruolo?**

Dal punto di vista tecnologico l'idea avrebbe avuto certamente elementi interessanti.

Una nave con un ponte di volo lungo circa 174 metri, hangar, elevatori, strutture per la gestione degli aeromobili e decenni di esperienza nelle operazioni di volo avrebbe potuto rappresentare un eccellente **banco prova per UAV ad ala fissa e rotante**, senza sottrarre spazio alle normali attività operative della portaerei Cavour o della nuova LHD Trieste.

In altre parole, la Garibaldi avrebbe potuto diventare una sorta di **nave sperimentale per il futuro dell'aviazione navale unmanned italiana**.

Un settore destinato ad assumere un'importanza sempre maggiore.

La Marina italiana sta già lavorando sui droni

Va però sottolineato un elemento importante.

La Marina Militare italiana non sta affatto ignorando questo sviluppo.

Nel luglio 2026 la stessa Marina ha pubblicato uno studio relativo alla definizione dei **Ship-UAS Operating Limits**, cioè le condizioni operative necessarie per consentire a un drone di avvicinarsi e appontare in sicurezza su una nave.

Lo studio, condotto con il supporto del **Centro Sperimentale Aeromarittimo**, ha analizzato proprio l'impiego del drone **AWHero di Leonardo sulla LHD Trieste**.

Durante le grandi esercitazioni degli ultimi anni la Marina ha inoltre incrementato sensibilmente l'utilizzo di sistemi unmanned aerei, di superficie e subacquei.

La capacità, quindi, si sta sviluppando comunque.

La questione è piuttosto se mantenere la Garibaldi avrebbe potuto **accelerare e ampliare questa sperimentazione**.

Il problema: mantenere una portaerei costa

Ed è qui che bisogna confrontarsi con la realtà.

La Garibaldi ha oltre quarant'anni.

Una nave di queste dimensioni non può essere mantenuta operativa semplicemente lasciandola attraccata in porto e utilizzandola occasionalmente per qualche prova.

Servono equipaggi, manutenzione, ricambi, carburante, periodiche revisioni degli apparati, personale tecnico e infrastrutture.

La Marina aveva inoltre già deciso di accelerare la dismissione delle unità di precedente generazione proprio per **recuperare personale e risorse da destinare alle nuove navi**, tra cui Trieste, FREMM e PPA.

Con Cavour pienamente inserita nel sistema F-35B e Trieste entrata nella flotta, mantenere una terza grande unità dotata di ponte di volo avrebbe quindi avuto un costo non trascurabile.

La stessa Garibaldi necessita inoltre di lavori importanti.

L'Indonesia ha previsto risorse molto consistenti per il programma di trasferimento, retrofit, sistemi, elicotteri e infrastrutture. Alcune pianificazioni finanziarie hanno indicato fino a **450 milioni di dollari** per l'acquisizione e il relativo programma, anche se questa cifra non rappresenta necessariamente il solo costo dei lavori sulla nave.

La cessione porta comunque vantaggi all'Italia

Esiste poi un altro aspetto spesso trascurato.

L'Italia non sta semplicemente consegnando una nave per liberarsene.

In Parlamento il Governo ha evidenziato che gli interventi di ammodernamento e adeguamento saranno sostenuti dalla controparte indonesiana e potranno coinvolgere **aziende italiane della cantieristica e della difesa**.

La cessione si inserisce inoltre in una cooperazione industriale molto più ampia tra Roma e Giacarta, della quale fanno parte anche i due PPA costruiti da Fincantieri e trasferiti all'Indonesia.

Dal punto di vista italiano, quindi, l'operazione permette contemporaneamente di evitare parte dei costi legati alla gestione e alla demolizione della nave e di rafforzare una relazione industriale e strategica con uno dei Paesi più importanti dell'Indo-Pacifico.

Un'occasione persa? Forse. Ma soprattutto un interessante paradosso

Definire la cessione della Garibaldi semplicemente come un errore sarebbe probabilmente eccessivo.

La Marina Militare dispone oggi della **Cavour**, capace di operare con gli F-35B, e della nuova **Trieste**, piattaforme enormemente più moderne sulle quali verranno progressivamente integrati anche sistemi unmanned.

Mantenere in linea una nave progettata negli anni Settanta avrebbe comportato costi significativi e soprattutto l'impiego di personale che la Marina intende destinare alle nuove unità.

Eppure rimane un interessante paradosso.

Una nave che l'Italia considera ormai arrivata alla conclusione della propria vita operativa potrebbe diventare, dall'altra parte del mondo, **una piattaforma utilizzata per sperimentare una delle tecnologie destinate a cambiare maggiormente la guerra aeronavale dei prossimi decenni**.

Forse la vera opportunità per l'Italia non sarebbe stata quella di mantenere la Garibaldi come terza portaerei.

Avrebbe potuto essere quella di utilizzarla per alcuni anni come **laboratorio operativo dedicato ai droni imbarcati**, sperimentando decolli, appontaggi, movimentazione sul ponte, manutenzione, comando e controllo e integrazione tra velivoli pilotati e unmanned senza interferire con l'attività delle principali unità della flotta.

L'Indonesia sembra aver intravisto proprio questa possibilità.

E se davvero la Garibaldi tornerà in mare con un gruppo di volo formato da elicotteri e droni, la sua seconda vita potrebbe rivelarsi tecnologicamente quasi altrettanto interessante della prima.