

Armata Trump in crisi: portaerei Lincoln uomini allo stremo

Come era già successo alla USS Ford, impegnata sempre in Medio Oriente: gli Stati Uniti ne stanno mandando un'altra per sostituirla. Il governo statunitense ha fatto sapere che sostituirà con un'altra portaerei la USS Abraham Lincoln, che si trova in Medio Oriente. La decisione è legata alle varie denunce emerse sulle condizioni dell'equipaggio a bordo, dopo otto mesi e mezzo ininterrotti di missione, quando tipicamente il dispiegamento dura sei mesi.

Troppa guerra mal gestita

Era già andata così per un'altra portaerei, la Gerald R. Ford, che a maggio era stata richiamata in seguito a segnalazioni simili. La Ford era stata in mare ancora di più, dalle operazioni contro il Venezuela dello scorso inverno fino a diversi mesi dopo l'inizio della guerra contro l'Iran, cominciata a fine febbraio. La Lincoln ha un equipaggio di 5mila persone ed era salpata a novembre dagli Stati Uniti. Ha partecipato alla guerra in Medio Oriente e al blocco navale imposto dagli Stati Uniti ai porti iraniani. Una lettera dei senatori Democratici e le testimonianze dei familiari dell'equipaggio hanno evidenziato una situazione di grossa insofferenza a bordo, poi raccontata anche dai media specializzati: casi di esaurimento psicofisico e mentale, scarsità di cibo fresco, problemi alle tubature e alle condizioni igieniche sanitarie. Forzearmate

Salute mentale non solo per il vertice

Il deterioramento della salute mentale è uno dei punti sottolineati più di frequente dalle famiglie. La missione della Lincoln è stata pesante: ha sostenuto 40 giorni consecutivi di operazioni di combattimento, che limitano molto le comunicazioni con le famiglie. Ha passato più di 200 giorni in mare, mentre in situazioni normali ogni 30-40 giorni si attracca per i rifornimenti, la manutenzione e riposare. Secondo le ricostruzioni dei media specializzati, ci sono stati alcuni casi di marinai che hanno cercato di buttarsi in mare. Tradizionalmente il comandante di una nave da guerra può richiedere un 'beer day', cioè un'interruzione del dispiegamento per rifari, quando l'equipaggio è stato in mare più di 45 giorni consecutivi: la Lincoln ne avrebbe avuto diritto ad almeno cinque.

Stretti in 5000 in una galera d'acciaio

Uno dei problemi più raccontati, già dalla scorsa primavera, è la penuria di alimenti freschi, come verdura e latte, che solitamente vengono caricati durante le soste in porto. A seconda delle dimensioni dell'equipaggio, ogni giorno una portaerei serve qualcosa come 15mila pasti. Per questo motivo si è fatto affidamento sulle scorte e sul cibo congelato, anzitutto carne. Un familiare di un marinaio della Lincoln ha detto a BBC News che ha perso decine di chili ed è anche sfinito per il rumore continuo degli aerei e le vibrazioni della nave. Ci sono stati inoltre problemi nella ricezione dei pacchi da casa, che spesso contengono generi di conforto.

Fare la guerra è duro

Il New York Times ha ricostruito che i problemi alle forniture erano iniziati dopo i primi giorni di guerra, quando l'Iran aveva colpito e danneggiato la base navale statunitense di Manama, in Bahrein, una delle due principali basi logistiche della marina in Medio Oriente (l'altra è Fujairah, sulla costa degli Emirati sul golfo di Oman). Da allora gli Stati Uniti hanno fatto affidamento perlopiù sulla base britannica di Diego Garcia, che si trova nell'arcipelago delle Chagos e però è molto più lontana: a più di 3.500 chilometri dalla zona delle operazioni. Probabilmente è per questo che lo scorso 20 marzo l'Iran aveva lanciato due missili contro la base (uno intercettato, uno caduto in mare). Forze armate

Donald tra Casa Bianca e golf, è un duro

Il presidente statunitense Donald Trump ha detto che non è preoccupato per lo stato dell'equipaggio della Lincoln e ha minimizzato sulla durata eccessiva della missione. Ha detto però che verrà sostituita da un'altra portaerei, senza chiarire quale, affinché in Medio Oriente ne restino due (da aprile è presente anche la USS George H.W. Bush). Con ogni probabilità è la USS George Washington, che è partita dal Pacifico e potrebbe arrivare in Medio Oriente nel giro di nove giorni.

<https://comedonchisciotte.org>
18 agosto 2026

LA CODA LOGISTICA NON È RIUSCITA A TENERE IL PASSO: LA MARINA DEGLI STATI UNITI HA LASCIATO I PROPRI MARINAI SENZA CIBO E SENZA SAPONE

Larry C. Johnson
sonar21.com



Le immagini erano talmente banali da essere più impattanti di qualsiasi filmato di battaglia: vassoi dei pasti mezzi vuoti, un blocco grigio di carne lavorata, marinai che razionavano il cibo tra di loro in modo che nessuno ne ricevesse più degli altri.

Durante la primavera e l'estate del 2026, gli equipaggi della portaerei USS Abraham Lincoln e della nave d'assalto USS Tripoli hanno dovuto affrontare carenze alimentari, lunghe code alle mense, servizi igienici guasti, muffa nelle docce, lavatrici fuori uso e mancanza di beni di prima necessità, come sapone e dentifricio, a bordo di navi da guerra dislocate nel Mar Arabico e nell'Oceano Indiano da più di 250 giorni. La tensione si è ripercossa sul morale e, nei casi peggiori, sulla sicurezza dell'equipaggio.

Quando la situazione era diventata di dominio pubblico, la reazione istituzionale della Marina era stata la negazione. Il detestabile Segretario alla Guerra, Pete Hegseth, aveva liquidato le prime notizie come "fake news", e un portavoce della Quinta Flotta aveva insistito sul fatto che l'equipaggio "rimaneva resiliente e pronto" e che la nave "era pienamente in grado di adempiere a tutti i compiti della missione". Vale la pena ricordare questa risposta, perché rappresenta parte del fallimento piuttosto che una sua confutazione: una catena di comando più propensa a difendere la propria narrativa di prontezza operativa che a confrontarsi con il motivo per cui i suoi marinai si trovavano in condizioni di carenza. Le condizioni erano reali. La domanda più importante è perché le navi da guerra della marina meglio finanziata al mondo si trovassero a corto di cibo e prodotti per l'igiene.

La risposta non riguarda principalmente una singola portaerei o un singolo ufficiale addetto agli approvvigionamenti. È un problema strutturale che si è incancrenito negli ultimi quindici anni e che risiede in quella parte della flotta che il pubblico non vede mai: le navi che riforniscono di carburante e generi alimentari le navi da combattimento.

La flotta dietro la flotta

Le navi da guerra non hanno a bordo provviste sufficienti per rimanere in mare indefinitamente. Ciò che permette ad un gruppo d'attacco di portaerei di rifornirsi di cibo, carburante e armi senza dover tornare in porto è una flotta dedicata di navi rifornitrici chiamata Combat Logistics Force (CLF): navi per il rifornimento in navigazione, gestite dal Military Sealift Command con equipaggi prevalentemente civili, che navigano a fianco delle navi da guerra e trasferiscono carburante, munizioni, cibo e provviste tramite cavi e tubi flessibili mentre entrambe le navi sono in movimento.

Le CLF si presentano in tre varianti. Le petroliere di rifornimento (T-AO) trasportano carburante. Le navi per carichi secchi e munizioni (T-AKE) trasportano munizioni, pezzi di ricambio e viveri. E le navi di supporto al combattimento veloci (T-AOE) sono la risorsa di punta: il "punto di riferimento unico" che trasporta contemporaneamente carburante, munizioni e provviste ed è abbastanza veloce da navigare all'interno di un gruppo d'attacco di portaerei anziché dover fare la spola avanti e indietro. Quest'ultima categoria è esattamente la nave che serve quando una singola portaerei staziona in un mare lontano per mesi. Ed è proprio la categoria che la Marina ha smantellato.

Numeri uguali, capacità ridotta

Ecco il nocciolo del problema. La Forza di Supporto Logistico da Combattimento conta oggi circa 34 navi, una cifra rimasta sostanzialmente invariata per oltre un decennio. Sulla carta, stabilità. In pratica, un lento impoverimento, perché le richieste a carico di questa forza sono aumentate mentre le sue navi più

efficienti sono scomparse.

Intorno al 2010, la Marina statunitense gestiva tutte e quattro le sue navi di supporto al combattimento veloce di classe Supply. Oggi ne rimangono solo due. A metà degli anni 2010, la Marina ne aveva radiate due, mettendole in riserva, per risparmiare circa 30 milioni di dollari all'anno sui costi operativi: una decisione che era sembrata ragionevole sulla carta, ma che appare indifendibile vista dal ponte di una nave affamata. Il motivo è semplice: per sostituire la capacità combinata di una nave di supporto veloce, in genere occorrono una petroliera e una nave da carico secco – due scafi, due equipaggi, due programmazioni – per trasportare il carburante, le munizioni e il cibo che una nave trasportava in un unico carico. Dimezzare la flotta di navi di supporto veloce rende più difficile ogni singola missione di rifornimento.

Il resto della flotta sta invecchiando, e questo è un dato di fatto. Le petroliere di classe Henry J. Kaiser, che costituiscono la spina dorsale della flotta, risalgono agli anni '80 e vengono dismesse più velocemente di quanto arrivino le nuove unità. Il nuovo programma per le petroliere di classe John Lewis dovrebbe rinnovare la flotta con una ventina di navi, ma la prima unità era stata consegnata solo nel 2022 e solo una era pienamente operativa alla metà del 2025. La risposta più recente della Marina – petroliere da rifornimento leggere, più piccole e più numerose, le T-AOL – non verranno messe in cantiere prima dell'anno fiscale 2027 e non arriveranno in numero sufficiente prima del 2030. Il consenso analitico tra i ricercatori della difesa è inequivocabile: la forza logistica non è sufficiente, né abbastanza veloce per le esigenze attuali.

Perché il Mar Arabico è il posto peggiore in cui trovarsi

La geografia ha trasformato una carenza diffusa in tutta la flotta in una vera e propria penuria a bordo delle navi e le acque al largo della penisola arabica e nell'Oceano Indiano rappresentano una situazione prossima al peggiore dei casi.

Una portaerei dislocata nel Mar Arabico settentrionale opera all'estremità di una lunghissima catena di approvvigionamento, spesso senza la facilità, la comodità e l'elevata capacità di accesso ai porti di cui gode, ad esempio, una missione nel Mediterraneo. Tutto ciò che l'equipaggio consuma e utilizza è arrivato a bordo prima della partenza o deve essere trasportato fino alla nave dalla flotta di rifornimento, già al limite delle proprie capacità. Nel caso della Lincoln, quando la missione si era prolungata superando i 250 giorni a causa della guerra con l'Iran, la nave aveva consumato i propri generi di prima necessità più velocemente del previsto, proprio quando la logistica era meno in grado di organizzare rifornimenti supplementari verso un mare lontano. Missioni lunghe e una flotta di rifornimento ridotta sono una combinazione pericolosa ovunque. Nell'Oceano Indiano si traduce in scaffali vuoti.

Questo è anche il motivo per cui le navi veloci di supporto al combattimento sono così importanti proprio in questo teatro operativo. Il loro scopo principale è quello di mantenere un gruppo navale in posizione avanzata senza la necessità di un continuo susseguirsi di petroliere e navi da carico separate. Le operazioni nel Mar Rosso degli ultimi due anni hanno ribadito questa lezione alla Marina: la nave multiuso che negli anni 2010 era stata volutamente radiata è ora quella di cui si ha più bisogno per una presenza prolungata, a distanza e ad alta intensità. La carenza di questo tipo di nave si è fatta sentire

soprattutto nella missione per cui era stata progettata, e i marinai a bordo della Lincoln hanno pagato il prezzo di una decisione di approvvigionamento presa un decennio prima che molti di loro si arruolassero.

Dalla conta delle petroliere ai vassoi vuoti

Il filo che collega una forza logistica ridotta ad un singolo vassoio vuoto passa attraverso un sistema ormai quasi esaurito. Una marina militare impegnata in lunghe missioni in acque lontane con una flotta di rifornimento rimasta invariata di numero, mentre le sue navi più efficienti vengono dismesse, opera con margini di sicurezza minimi. Quando i margini sono ridotti, i guasti si manifestano prima nei luoghi meno appariscenti: non in un missile che non parte, ma in una lavanderia che non funziona e in una cambusa che si svuota. Cibo, sapone e acqua potabile sono i principali indicatori di un sistema di supporto logistico al limite delle sue capacità e, al largo dell'Arabia nel 2026, questi indicatori sono diventati critici.

Il costo umano si è sommato a quello materiale. Un equipaggio sfinito da oltre otto mesi in mare, privato dei beni di prima necessità che rendono sopportabile la vita a bordo, è sottoposto ad una pressione che va ben oltre il semplice disagio: una pressione che si è manifestata con il crollo del morale e, nei casi peggiori, con la preoccupazione per i possibili suicidi tra i marinai. Sarebbe troppo semplicistico, e ingiusto nei confronti delle persone coinvolte, ridurre questo tributo umano ad una singola causa; il morale e la salute mentale a bordo di una nave da guerra dipendono da molti fattori. Ma è giusto affermare che una flotta non può chiedere ai suoi marinai di sopportare missioni sempre più lunghe, riducendo al contempo i fondi necessari per il vitto e l'igiene, e pretendere che il benessere delle persone a bordo non ne

risenta. Il sostentamento non è un comfort. È una condizione necessaria per la resistenza dell'equipaggio.

In definitiva

È facile interpretare quanto accaduto a bordo della Lincoln come la storia di una singola nave o di una singola missione. Un'interpretazione più utile è invece quella di considerarlo un sintomo emerso alla fine della catena di approvvigionamento. Per quindici anni, gli Stati Uniti hanno mantenuto una Forza Logistica da Combattimento (Combat Logistics Force) di dimensioni pressoché costanti, riducendo al contempo le navi di rifornimento più efficienti, radiando le petroliere e ritardandone la sostituzione, il tutto chiedendo alla flotta di sostenere missioni sempre più lunghe in acque remote e contese. Una forza sottoposta a tali pressioni non fallisce subito in modo eclatante. Fallisce silenziosamente, nelle cucine, nelle docce e nelle lavanderie, sulle navi che operano all'estremità delle più lunghe linee di approvvigionamento della Marina.

Le carenze al largo della costa araba non sono un incidente, un pettegolezzo, o la settimana storta di un ufficiale addetto agli approvvigionamenti. Sono la prevedibile conseguenza di un decennio e mezzo di decisioni che hanno permesso al margine di sicurezza di ridursi progressivamente, e poi, quando le conseguenze sono arrivate fino alla mensa, l'istinto ai vertici di insistere sul fatto che tutto andasse bene. Una flotta che non può essere rifornita in modo affidabile non può essere sostenuta in modo affidabile. La fame e la penuria a bordo della Lincoln sono il suono di quel margine che, alla fine, si sta esaurendo e i marinai che lo vivono in prima persona meritano di meglio sia della penuria che della negazione.

Larry C. Johnson

Fonte: sonar21.com

Link: <https://sonar21.com/the-tail-that-couldnt-keep-up-how-the-us-navy-ran-its-own-sailors-short-on-food-and-soap/>

16.08.2026

Scelto e tradotto da Matkus per comedonchisciotte.org