

L'industria che fa l'Europa

[Claudio Chiarle](#) 18 Febbraio 2026 www.lospiffero.com



L'asse Roma-Berlino è durato il tempo di un frullo di passero; poi la presidente del Consiglio nostrana ha rimarcato la sua fede Maga. Ma l'Europa va avanti e la Conferenza sulla sicurezza di Monaco ha confermato che l'Italia, con la sua assenza, è fuori dalle decisioni politiche. Torino e il Piemonte, invece, sono ben addentro nello scenario economico e industriale europeo e ne sono protagonisti attivi da decenni.

D'altra parte, la collaborazione italo-tedesca nel campo della difesa non nasce certamente con il governo Meloni e il suo incontro con Merz. La Turbo Union Limited, consorzio di imprese italo-anglo-tedesco, nasce nel 1969 per sviluppare il motore RB199 che equipaggia il Tornado, anch'esso nato da una società dei tre Paesi nei primi anni '70. Successivamente anche l'Efa (European Fighter Aircraft) fu un velivolo progettato e costruito da Germania, Italia e Regno Unito, a cui si aggiunse la Spagna. I francesi, poiché non veniva loro riconosciuto il ruolo guida che pretendevano, si ritirarono.

Alla fine degli anni '90 nasce MBDA (Matra, BAE Dynamics, Alenia), consorzio europeo anglo-franco-italiano costruttore di missili e tecnologie per la difesa nei settori aeronautico, navale e terrestre; nel consorzio entreranno successivamente anche Spagna e Germania. Nel 2007 nasce la società italo-francese Thales Alenia Space, la più grande produttrice di satelliti in Europa, specializzata nei settori aerospaziale, spaziale e della difesa.

Come si può vedere, le collaborazioni europee hanno una storia consolidata, fatta di esperienza, tecnologia, competenze e sapere degli addetti. Industrialmente, quindi, nel campo della difesa – nonostante le remore europeiste della presidente del Consiglio – le collaborazioni proseguono con i principali Paesi europei. L'obiettivo più importante rimane la difesa degli spazi aerei e un segnale significativo arriva dalla Germania con l'uscita dal progetto del nuovo velivolo franco-tedesco FCAS (Future Combat Air System) e l'adesione al progetto GCAP (Global Combat Air Programme) italo-anglo-giapponese. In tutti questi programmi Torino è e sarà protagonista indiscusso.

I disaccordi industriali, la governance dei progetti, i costi e le alleanze europee più ampie sono fattori molto più determinanti della mancanza di una politica industriale del governo italico, ondivago tra Usa ed Europa. L'assenza italiana in Europa arriva proprio quando si rompe l'equilibrio che ha retto i rapporti tra i maggiori Paesi del continente. La Germania, fino a ieri prima potenza economica ma non militare, si candida a diventarlo scalzando l'odierna prima potenza militare e nucleare: la Francia. Cambiano anche i rapporti tra Germania e Usa, dopo l'intervento del cancelliere Merz a Monaco, e quindi anche quelli tra Europa e Stati Uniti. Sembrerebbe davvero avviarsi la strada – complessa – di un'autonomia progressiva dell'Europa nel campo della difesa.

La politica italiana è invece sempre più confusa da tali scossoni e non sta trovando un proprio ruolo – ma abbiamo il Piano Mattei! –. A sinistra piace la rottura con Trump, ma resta ambigua sul tema della difesa europea, se non – in alcuni partiti radicali o populistici – apertamente contraria. A destra

si privilegia la “religione” Maga della corte di Trump, diventando marginali in Europa. Due politiche di piccolo cabotaggio elettorale a fronte dei forti cambiamenti geopolitici.

Tornando agli scenari industriali, se abbiamo tutte queste capacità industriali e competenze tecnologiche, perché dipendiamo ancora molto dagli Usa? Perché abbiamo una dipendenza missilistica, nei sistemi d’arma, nel munizionamento e soprattutto nella difesa elettronica. Non possediamo ancora un sistema di copertura satellitare capace di garantirci informazioni rapide e sufficienti per attivare le difese aeree e terrestri.

Per recuperare questo deficit, nei giorni scorsi la Commissione europea ha pubblicato il “Piano d’azione sulla sicurezza dei droni e dei sistemi anti-drone”. Un piano che consente innovazione tecnologica e opportunità commerciali anche nel campo civile; realizza uno scudo per la sicurezza europea volto a proteggere cittadini e infrastrutture critiche dalle crescenti minacce, per ora “ibride”, che creano instabilità senza ricorrere a un conflitto aperto. In questo contesto spicca il lancio della “Drone Alliance” con l’Ucraina per sviluppare tecnologie di difesa a costi accessibili e con produzione di massa.

Il secondo passo fondamentale è favorire l’acquisto di sistemi di difesa europei e le collaborazioni industriali europee, ma per fare questo occorrono molti soldi. Si attiveranno diversi strumenti finanziari, tra cui Horizon Europe, il Fondo europeo per la difesa, il Programma per l’industria della difesa (EDIP) e i prestiti SAFE (Security Action for Europe). Gli investimenti vanno però spostati verso le fabbriche europee, non più verso gli Usa, e dalla dichiarazione di Anversa del 2024 a oggi l’Europa sta riscrivendo il proprio futuro, passando dall’Industrial Deal all’Accelerator Industrial Act, che non è legato solo alla difesa ma anche all’automotive.

Ci sono circa 2.000 miliardi in ballo e non possiamo regalarli a Paesi extra-Ue ingrassando i bilanci delle loro multinazionali; occorre introdurre, senza incappare in misure protezionistiche, il concetto della “preferenza europea” (“Buy European”). La Presidente della Commissione europea ha promesso che i futuri bandi per tecnologie pulite (auto), difesa e chimica premieranno chi produce in Europa, creando una domanda stabile per le nostre fabbriche e per l’occupazione. Il dibattito su quale debba essere la percentuale di componenti europei nelle auto è parte integrante di queste scelte.

Dentro questo scenario ci sono enormi potenzialità per l’area piemontese, considerando i circa 35 mila addetti condensati nei sei campioni nazionali e nelle oltre 350 pmi che generano valore e occupazione. Un’occupazione stimata in crescita, soprattutto giovanile e specializzata, con laureati e diplomati. Lo sviluppo dell’industria della difesa, insieme alle nuove misure sull’auto previste a breve e agli investimenti necessari, non deve però diventare motivo di tagli alla salute dei cittadini e ai welfare nazionali. La sfida dell’Europa è far camminare insieme industria, ambiente e salute, evitando che il cuore produttivo del continente cessi di battere.

Per fare questo serve una politica con una visione e un dibattito basato su conoscenza e competenza; oggi, invece, in Italia prevalgono i tatticismi anziché le strategie, la propaganda e l’ideologia populista frutto degli opposti estremismi. Nonostante la scarsa partecipazione alla manifestazione di sabato scorso dei metalmeccanici torinesi per rilanciare l’industria locale, bisogna restare fiduciosi e perseverare. Torino ha i numeri: *rimaniamo innamorati*.

https://www.lospiffero.com/ls_article.php?id=96023