START MAGAZINE

icinn Istituto per la Cultura dell'Innovazione

# CONSOLIDAMENTO DELL'INDUSTRIA DELLA DIFESA: LA ROTTA PER L'EUROPA

# CONSOLIDAMENTO DELL'INDUSTRIA DELLA DIFESA: LA ROTTA PER L'EUROPA

**Consolidamento dell'industria della difesa: la rotta per l'Europa**
È un prodotto di
Innovative Publishing S.r.l.

Copyright 2025. Tutti i diritti riservati
www.startmag.it
www.innovativepublishing.it

**A cura di**
Chiara Rossi
Valerio Giardinelli

**Redazione**
Via Po 16/B, 00198 Roma
T. +39 06 98877201
info@startmag.it

**Copertina illustrata da**
Valentina Pastori - iWebYou S.R.L.
*Con la collaborazione di* Beatrice Calò

**Progetto grafico**
L'asterisco di Barbara Elmi

**Stampa**
Grafica Internazionale S.r.l. - Roma
www.graficainternazionale.it

**Chiuso in redazione**
Novembre 2025

In collaborazione con

Allegato omaggio alla rivista quadrimestrale *Start Magazine*, anno IX n. 3/2025

## SOMMARIO


**1. INTRODUZIONE 5**

1.1 L'industria della difesa europea: frammentazione e necessità di consolidamento 5
1.2. Il piano di riarmo europeo e l'orizzonte strategico comune 6
1.3 L'ipotesi di deterrenza nucleare francese al servizio dell'Europa 8
1.4 Il progressivo disimpegno americano e le sue implicazioni per l'Europa 8
1.5 Verso una nuova architettura della sicurezza europea 9

**2. IL DIGITALE COME ABILITATORE STRATEGICO PER DIFESA, SPAZIO E CYBERSICUREZZA 11**

2.1 Il digitale come nuovo dominio operativo 11
2.2 Le tecnologie chiave della trasformazione digitale 11
2.3 Digital Twin e "Security Twin": dal modello industriale alla resilienza geopolitica 12
2.4 Intelligenza artificiale: da minaccia a vantaggio democratico 12
2.5 Ecosistemi digitali e resilienza democratica 13
2.6 Difesa e tecnologie linguistiche avanzate 13
2.7 Resilienza delle infrastrutture critiche 14
2.8 Cybersecurity e tecnologie emergenti 14
2.9 Sicurezza interna e contrasto al crimine organizzato 15

**3. ATTACCHI SATURANTI E LE NUOVE ESIGENZE OPERATIVE DI CONTROMISURA: UN MOTORE PER IL CONSOLIDAMENTO INDUSTRIALE 16**

**4. L'EURODRONE MALE RPAS: UN BANCO DI PROVA PER IL CONSOLIDAMENTO INDUSTRIALE EUROPEO 21**

4.1 Le difficoltà e il ritiro francese 24
4.2 Le prospettive per l'Italia 25
4.3 Un test per la cooperazione industriale europea 26

**5. IL PROGETTO GCAP: COOPERAZIONE, COMPETIZIONE E IDENTITÀ EUROPEA 27**

**6. CONSOLIDAMENTO SPAZIALE: DALL'ALLEANZA TRA AIRBUS-THALES-LEONARDO AL PROGRAMMA IRIS$^2$ 33**

6.1 La joint venture Airbus-Thales-Leonardo: verso un "campione europeo" dello spazio 34
6.2 IRIS$^2$: l'infrastruttura europea per la connettività sicura e il programma GOVSATCOM 38
6.3 Verso una sovranità spaziale europea 41

**7. CONSOLIDAMENTO NAVALE E IL POLO NAZIONALE SUBACQUEO IN ITALIA 43**

7.1 L'iniziativa European Patrol Corvette (EPC): un pilastro del consolidamento navale europeo 43
7.2 Il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea: la declinazione italiana del consolidamento 45
7.3 La strategicità del dominio subacqueo 45
7.4 Verso un ecosistema marittimo integrato europeo 47

**8. IL POLO TERRESTRE LEONARDO-RHEINMETALL: UN TASSELLO VERSO IL CONSOLIDAMENTO EUROPEO 48**

8.1 Razionalizzazione e riduzione della frammentazione 52
8.2 Il Polo terrestre e la sfida del multi-dominio 53

**9. CONCLUSIONI 57**

## 1. INTRODUZIONE

Nel contesto geopolitico attuale, il Vecchio continente si trova di fronte a una nuova stagione di riflessione strategica. Le tensioni al fianco orientale della Nato, l'instabilità in Medio Oriente e in Africa, e la crescente assertività della Russia e della Cina hanno messo in discussione l'architettura di sicurezza costruita nel secondo dopoguerra. A complicare ulteriormente il quadro, vi è l'incertezza riguardo alla tenuta dell'impegno americano in Europa, un pilastro della difesa del continente sin dalla nascita dell'Alleanza atlantica. In questo scenario, l'ipotesi di un consolidamento dell'industria europea della difesa e la creazione di una politica comune di deterrenza – anche nucleare – rappresentano non solo una necessità, ma una traiettoria strategica obbligata per garantire l'autonomia e la sicurezza del continente.

L'industria della difesa europea dovrebbe consolidarsi infatti puntando a valorizzare le eccellenze nazionali e consolidando le esperienze di collaborazione, ed essere così in grado di soddisfare le esigenze militari del continente anche a prescindere dalle politiche internazionali dell'alleato Usa, ed in autonomia.



### 1.1 L'industria della difesa europea: frammentazione e necessità di consolidamento

L'industria della difesa europea è oggi caratterizzata da una profonda frammentazione: ciascun Paese ha portato avanti i propri progetti, con conseguenti ordini in piccoli lotti, elevati costi di manutenzione e inefficienze, e mantenendo strutture produttive e programmi autonomi, spesso ridondanti e scarsamente interoperabili. Questo approccio ha portato ad una concorrenza interna che indebolisce l'intero settore, e non ha permesso all'industria di esprimere al massimo il suo potenziale.

Inoltre, l'assenza di una vera politica industriale comune in materia di difesa penalizza la capacità dell'Europa di competere con i grandi attori globali come Stati Uniti, Russia e Cina. Un consolidamento dell'industria della difesa, attraverso fusioni, partenariati strategici e la creazione di consorzi europei, può rappresentare la via per accrescere la competitività, ottimizzare le risorse e rafforzare l'autonomia

strategica dell'Unione.
Secondo molti osservatori finora proprio la frammentazione e gli elevati costi dei prodotti europei hanno spinto i Paesi dell'Ue verso gli equipaggiamenti statunitensi.
Per invertire la tendenza e supportare un'industria della difesa europea più sana, la via da perseguire è necessariamente quella del consolidamento. Non si tratta di un'attività di M&A a cui ci hanno abituato le aziende americane, piuttosto di unire i campioni nazionali esistenti in organizzazioni paneuropee, simili ad Airbus o a MBDA, gruppo missilistico europeo joint-venture di Airbus (37,5%), BAE Systems (37,5%) e Leonardo (25%).
Uno dei principali ostacoli alla via del consolidamento industriale nel settore della difesa è senza dubbio rappresentato dall'Antitrust. L'Unione europea dispone infatti di regole rigorose per prevenire i monopoli, il che significa che un'unica azienda per un settore di mercato probabilmente non verrebbe mai costituita, indipendentemente dal numero di Paesi coinvolti nella sua creazione.
Tuttavia, anche gli attuali vertici dell'Ue stanno guardando in questa direzione.
Da tempo la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha proposto di incentivare l'industria della difesa europea ad aumentare la produzione e a promuovere il consolidamento al grido di "Dobbiamo spendere di più, dobbiamo spendere meglio, dobbiamo spendere in modo europeo".
Anche il commissario europeo alla Difesa e allo Spazio, Andrius Kubilius, ha definito il mercato della difesa europeo troppo frammentato e sostiene la necessità di un unico mercato e di grandi programmi congiunti.
Da una parte sottolinea che serve un approccio "big bang" per aumentare rapidamente la produzione e l'acquisizione di sistemi militari, eliminando l'approccio frammentario e incrementale, dall'altra intende promuovere un mercato unico europeo della difesa, con appalti cross-border e una leva finanziaria europea per spingere la cooperazione industriale.



### 1.2. Il piano di riarmo europeo e l'orizzonte strategico comune

Negli ultimi anni, a seguito dell'aggressione russa in Ucraina, l'Europa ha intrapreso un ambizioso percorso di rafforzamento delle proprie capacità militari. Tuttavia,

tale processo risulta ancora disomogeneo e privo di una regia unitaria. Il piano di riarmo europeo non può limitarsi a un incremento della spesa: è necessario che venga inquadrato in una visione condivisa, sostenuta da un coordinamento politico e industriale efficace. La creazione del Fondo europeo per la difesa, la cooperazione strutturata permanente (PESCO) e le iniziative di procurement congiunto sono passi nella giusta direzione, ma non sufficienti. Serve una volontà politica comune per trasformare questi strumenti in un'architettura integrata capace di rispondere rapidamente e con efficacia alle minacce emergenti.

Nel frattempo, la Commissione sembra voler rafforzare il ruolo strategico e l'autonomia dell'Unione europea attraverso una serie di iniziative chiave, racchiuse nel programma Readiness 2030 della Commissione europea – corredato dal *Libro bianco sulla Difesa* – come l'introduzione di un meccanismo di preferenza per le imprese europee negli appalti pubblici nel settore della difesa (European preference).

Il piano Rearm Europe/Readiness 2030 punta a rafforzare i finanziamenti per la difesa europea garantendo maggiore flessibilità di bilancio agli Stati membri. Gli obiettivi saranno perseguiti attraverso tre azioni principali: attivazione della clausola di salvaguardia del Patto di stabilità, per consentire un aumento della spesa per la difesa fino all'1,5% del Pil, generando circa 650 miliardi di euro in quattro anni; istituzione del fondo SAFE (Security Action for Europe) da 150 miliardi di euro, destinato a finanziare investimenti in difesa missilistica, droni e cybersicurezza, promuovendo spese coordinate e di scala europea e il sostegno al Gruppo BEI, ampliandone il ruolo nel finanziamento di progetti di difesa e nella mobilitazione di capitali privati, così da ridurre la dipendenza dagli investimenti pubblici.

Per quanto riguarda il fondo SAFE, l'Italia potrà attingere 14,9 miliardi in prestiti garantiti, risultando così il quinto Paese europeo per ammontare.

A tutto questo si affianca l'EDIP, frutto delle trattative tra parlamento e Consiglio, che mira a rafforzare il coordinamento degli acquisti tra gli Stati membri, favorire l'integrazione dell'industria ucraina nel sistema europeo e riconvertire i fondi inutilizzati del Recovery Fund in finanziamenti per la difesa.

### 1.3 L'ipotesi di deterrenza nucleare francese al servizio dell'Europa

Uno degli aspetti più delicati ma imprescindibili del dibattito sulla sicurezza europea riguarda il ruolo della deterrenza nucleare. Con il possibile disimpegno degli Stati Uniti, l'ombrello nucleare garantito da Washington – che ha finora assicurato un effetto dissuasivo contro minacce strategiche – potrebbe venir meno. In questo contesto, l'ipotesi di un'estensione della deterrenza nucleare francese a favore dell'intera Unione europea emerge come un'opzione da valutare con serietà. La Francia, unica potenza nucleare dell'Ue dopo la Brexit, dispone di una forza di dissuasione autonoma e pienamente operativa. La possibilità di "europeizzare" questa capacità, tramite accordi politici e meccanismi di governance condivisi, porrebbe tuttavia questioni complesse in termini di sovranità, controllo democratico e legittimità internazionale. Tuttavia, in un'ottica di autonomia strategica, è un discorso che l'Europa non può più evitare.

### 1.4 Il progressivo disimpegno americano e le sue implicazioni per l'Europa

Il legame transatlantico ha garantito per oltre settant'anni la sicurezza dell'Europa. Tuttavia, le dinamiche politiche interne agli Stati Uniti, l'emergere di nuove priorità strategiche in Asia-Pacifico e il crescente isolazionismo di alcuni settori della politica americana suggeriscono che l'Europa non possa più fare affidamento illimitato sull'appoggio statunitense. Il presidente Donald Trump fa da tempo pressioni sugli alleati europei affinché paghino di più per la propria sicurezza. Il segretario alla Difesa statunitense Pete Hegseth ha avvertito che la presenza militare degli Stati Uniti in Europa non sarebbe stata "per sempre", suscitando timori in molte capitali riguardo a un ritiro dei circa 90.000 soldati e armamenti statunitensi di stanza nel Vecchio continente.

Questo mutamento rende urgente la ridefinizione del ruolo europeo all'interno della Nato e, più in generale, della propria postura strategica. L'autonomia difensiva non significa necessariamente rottura con Washington, ma piuttosto capacità di sostenere il proprio peso nella gestione delle crisi, nelle missioni militari e nella deterrenza.

L'Italia e l'Europa "devono iniziare a camminare con le proprie gambe anche nel campo della difesa"ha affermato di recente il ministro della Difesa, Guido Crosetto.

“Noi dobbiamo essere in grado di difenderci, ma non mancherà mai secondo me l’ombrello di copertura americano”, ha osservato Crosetto, secondo cui “non si può pensare che c’è un fratello più grande e forte che sarà sempre pronto” a difendere l’Europa, “perché non sarà più così in futuro”.

**1.5 Verso una nuova architettura della sicurezza europea**

Il consolidamento dell’industria della difesa, l’estensione della deterrenza nucleare e il rafforzamento della capacità militare autonoma sono i pilastri di una nuova architettura della sicurezza europea. Questo nuovo paradigma richiede coraggio politico, investimenti significativi e una visione strategica di lungo periodo.

Nel 2024, la spesa complessiva per la difesa dei Paesi membri dell’Ue è stata stimata in circa 326 miliardi di euro, con un ulteriore incremento previsto di almeno 100 miliardi entro il 2027. Un’analisi di CPR Asset Management suggerisce che un aumento graduale della spesa potrebbe comportare quasi 600 miliardi di euro di spese aggiuntive per la difesa entro il 2030.

Secondo Fitch Ratings, l’Ue potrebbe realisticamente spendere circa 500 miliardi di euro per la difesa nei prossimi 4-5 anni, a fronte di un fabbisogno stimato di 800 miliardi di euro. Questo suggerisce che, sebbene l’obiettivo di 600 miliardi di euro entro il 2030 sia ambizioso, è considerato raggiungibile con l’implementazione efficace delle politiche e dei finanziamenti previsti.

Gran parte di queste risorse sarà utilizzata direttamente per investimenti industriali volti a ricostituire le capacità e gli armamenti degli eserciti europei.

Tuttavia, senza un consolidamento, l’industria europea della difesa rischia di non essere più competitiva.

In vista di un qualsiasi sforzo di consolidamento, quanto sarebbe consentito in Europa alla luce delle regole sulla concorrenza?

Inoltre, dove potrebbe avvenire il consolidamento? Se il settore missilistico ha il modello MBDA e il settore dell’elettronica ha già sperimentato alcuni livelli di consolidamento, dal settore spaziale al terrestre, fino ai cantieri navali dovrebbero essere interessati.

Non si tratta solo di costruire una difesa comune, ma di fondare una vera e propria sovranità europea in materia di sicurezza, capace di rispondere alle sfide del XXI

secolo e di garantire la pace e la stabilità ai propri cittadini.
In questo *paper* verranno analizzate in dettaglio le principali traiettorie e le opportunità legate a questo processo di consolidamento, cercando di delineare un percorso realistico verso una difesa europea integrata.

## 2. IL DIGITALE COME ABILITATORE STRATEGICO PER DIFESA, SPAZIO E CYBERSICUREZZA

### 2.1 Il digitale come nuovo dominio operativo

Nel XXI secolo, la supremazia tecnologica non si gioca più solo nella potenza militare convenzionale, ma nella capacità di integrare informazione, spazio e cyberspazio[1] in un'unica architettura resiliente. Il digitale è diventato un abilitatore strategico per la difesa e la sicurezza[2]: permette di coordinare sistemi complessi, anticipare minacce, proteggere dati e infrastrutture critiche, e garantire continuità operativa anche in scenari di crisi.

L'interconnessione tra i domini – terrestre, marittimo, aereo, spaziale e cibernetico – impone un nuovo paradigma: la sicurezza integrata[3]. In essa, l'elaborazione, la gestione e la condivisione sicura dei dati diventano un fattore di superiorità informativa e decisionale. La competizione tecnologica globale, spinta dall'ascesa dell'Intelligenza artificiale (Ai) e delle tecnologie quantistiche, ridefinisce i confini stessi del potere strategico.



### 2.2 Le tecnologie chiave della trasformazione digitale

Il digitale, nelle sue diverse declinazioni, agisce come moltiplicatore di efficacia operativa.

In questo scenario, Leonardo svolge un ruolo di primo piano nello sviluppo di soluzioni digitali per la difesa e la sicurezza, integrando capacità di cyber resilience, digital twin e intelligenza artificiale verificabile in un'unica architettura informativa a supporto dell'autonomia strategica europea.

Le principali tecnologie abilitanti per la difesa e la sicurezza sono:

- Intelligenza artificiale (Ai), Machine Learning e Quantum Computing: consentono di analizzare grandi volumi di dati e di trasformarli in conoscenza operativa. Queste tecnologie permettono analisi predittive, automazione intelligente

1 John J. Klein, "Space and Cyber Warfare as One", CSIS, 31 ottobre 2024
2 European Commission, "EU Cybersecurity Strategy for the Digital Decade", Bruxelles, 2023
3 European Commission, "Strategic Compass for Security and Defence", Bruxelles, 2022

e supporto alle decisioni strategiche, fondamentali per ottenere superiorità informativa in contesti complessi.

- Cloud sovrano ed Edge Computing: garantiscono la gestione sicura dei dati sensibili e la loro elaborazione "sul campo", riducendo latenza e dipendenze da infrastrutture centralizzate. Il cloud europeo, in particolare, è un pilastro della sovranità digitale.
- Digital Twin: i gemelli digitali permettono di simulare infrastrutture e scenari operativi in tempo reale, potenziando l'addestramento, la pianificazione e la gestione del rischio.
- Cyber Range: ambienti virtuali dove testare strategie di difesa e simulare attacchi informatici, essenziali per formare operatori e anticipare minacce.

### 2.3 Digital Twin e "Security Twin": dal modello industriale alla resilienza geopolitica

I Digital Twin rappresentano oggi un punto di convergenza tra industria e difesa. Nati per ottimizzare processi produttivi, sono ormai strumenti di resilienza geopolitica.

Le infrastrutture fisiche – reti energetiche, trasporti, telecomunicazioni, sistemi satellitari – sono sempre più interconnesse e i loro gemelli digitali ne riflettono il funzionamento in tempo reale. Tuttavia, ogni gemello digitale può diventare anche una superficie di attacco, un potenziale punto d'accesso per intrusioni cyber-fisiche.

Difendere un'infrastruttura significa, quindi, difendere anche la sua rappresentazione digitale. Da qui nasce il concetto di Security Twin: gemelli digitali di sicurezza che simulano attacchi prima che accadano, mappano vulnerabilità e supportano la prevenzione dinamica. Questo approccio consente di anticipare scenari di crisi e rendere più robusta la postura difensiva, sia militare sia civile.

### 2.4 Intelligenza artificiale: da minaccia a vantaggio democratico

L'Intelligenza artificiale è oggi al centro di una duplice sfida. Da un lato, la weaponization dell'Ai – ossia la creazione di sistemi autonomi di attacco, deepfake e strumenti di manipolazione cognitiva – costituisce un pericolo crescente per le democrazie. Dall'altro, l'Ai può diventare un alleato strategico se sviluppata secondo

princìpi di trasparenza, etica e controllo umano.
La guerra cognitiva, che utilizza l'Ai per manipolare opinioni pubbliche e destabilizzare società, rende urgente lo sviluppo di Transparent Ai Defense Systems: sistemi di Intelligenza artificiale spiegabili, responsabili e verificabili, in grado di rafforzare la fiducia dei cittadini nelle istituzioni democratiche.
Una Ai "human-in-the-loop", progettata con trasparenza e "accountability by design", permette di accelerare il processo decisionale senza rinunciare al controllo umano. È questo il punto d'incontro tra sicurezza e democrazia: una tecnologia che protegge, ma non opprime.

### 2.5 Ecosistemi digitali e resilienza democratica

Accanto ai grandi protagonisti dell'industria della difesa tradizionale, un ruolo crescente è oggi svolto dalle aziende dell'innovazione digitale, capaci di coniugare tecnologie avanzate, infrastrutture resilienti e applicazioni dual use[4]. Tra queste, Engineering rappresenta uno dei centri nevralgici della trasformazione digitale europea applicata alla sicurezza e alla difesa, abilitando l'acquisizione, la gestione e la distribuzione sicura dei dati delle operazioni militari, della sicurezza nazionale e del supporto logistico in ambito marittimo, terrestre, aereo, spaziale e cibernetico.
Attraverso la promozione di tecnologie come Ai, data analytic, cloud, ecc. accompagna istituzioni e aziende in un percorso evolutivo che migliora l'efficienza dei processi operativi interni, raggiunge un monitoraggio real-time di parametri tecnici/umani e ne rafforza quindi la capacità predittiva.
Molto attiva anche in ambito Ricerca e innovazione (con un investimento annuo di circa 30 milioni di euro), grazie a molti progetti che coordina o a cui partecipa, l'azienda contribuisce direttamente al rafforzamento dell'autonomia tecnologica e della sicurezza collettiva dell'Unione europea, in particolare nei settori difesa, cybersecurity, infrastrutture critiche e sicurezza pubblica.

### 2.6 Difesa e tecnologie linguistiche avanzate

Il progetto LINGUARISE[5] affronta la sfida della diversità linguistica nelle missioni



4 European Defence Agency (EDA), "Dual-use Digital Technologies for Defence and Security", Bruxelles, 2024
5 Commissione europea, "LINGUARISE – Advanced Human Language Technology for Defence and Security Operations", Horizon Europe Project, CORDIS database, 2024

internazionali dell'Ue, sviluppando una piattaforma modulare di Human Language Technology (HLT) per migliorare la comunicazione e il coordinamento nelle coalizioni militari. La soluzione mira a ridurre la dipendenza da interpreti umani e i rischi connessi alla sicurezza informativa, colmando una lacuna critica nel panorama europeo della difesa.

Nel dominio subacqueo, SEANICE[6] pone le basi per un sistema europeo avanzato di difesa antisommergibile, basato su tecnologie di data management, Intelligenza artificiale e comunicazione sicura, con l'obiettivo di rafforzare le capacità di sorveglianza e deterrenza marittima.

### 2.7 Resilienza delle infrastrutture critiche

Progetti come ATLANTIS ed EU-CIP contribuiscono alla creazione di una rete europea di conoscenza e protezione delle infrastrutture critiche. ATLANTIS[7] punta a rafforzare la resilienza Cibernetico-Fisico-Umana (CPH) delle infrastrutture europee attraverso un approccio sistemico che include valutazioni di vulnerabilità su larga scala, misure di sicurezza adattive "by design" e strumenti innovativi, convalidati in tre Large Scale Pilot transfrontalieri. EU-CIP[8], invece, promuove la nascita di un ecosistema di dati e innovazione che coinvolge oltre mille stakeholder, facilitando l'elaborazione di politiche europee basate su evidenze e la creazione di un Knowledge Hub per la sicurezza infrastrutturale.



### 2.8 Cybersecurity e tecnologie emergenti

Nel campo della sicurezza cibernetica, Engineering è partner di progetti di riferimento come CyberSEAS e KINAITICS.

CyberSEAS[9] supporta gli operatori energetici europei nella protezione contro attacchi mirati, promuovendo la condivisione di conoscenze di cybersecurity tra i vari attori del settore.

KINAITICS[10] esplora i nuovi rischi derivanti dall'interconnessione tra sistemi IT e

6 Commissione europea, "SEANICE – Smart European Anti-Submarine Network for Integrated Capabilities Enhancement", Horizon Europe Project, CORDIS, 2023

7 Commissione europea, "ATLANTIS – Cyber-Physical-Human Resilience for Critical Infrastructures", Horizon Europe Project, CORDIS, 2024

8 Commissione europea, "EU-CIP – European Knowledge Hub for Resilient Critical Infrastructures", Horizon Europe Project, CORDIS, 2023

9 Commissione europea, "CyberSEAS – Cyber Security in the European Energy Sector", Horizon Europe Project, CORDIS, 2023

10 Commissione europea, "KINAITICS – Ai-Driven Kinetic and Cyber Threats Mitigation for Critical Systems", Horizon Europe Project, CORDIS, 2024

OT, sviluppando strumenti di difesa Ia-driven e fornendo linee guida per politiche europee su big data e cybersecurity responsabile. L'obiettivo è migliorare resilienza e risposta alle minacce cyber-fisiche, che potrebbe generare risparmi europei fino a 3-4 miliardi di euro l'anno entro il 2030.

### 2.9 Sicurezza interna e contrasto al crimine organizzato

Nel settore della sicurezza interna, i progetti ARIEN e LAGO rappresentano due esempi emblematici di cooperazione tra ricerca, forze dell'ordine e industria.

ARIEN[11], in linea con il Piano d'Azione Ue sulle droghe 2021–2025, utilizza strumenti di Intelligenza artificiale per il contrasto in tempo reale alla produzione e al traffico di sostanze stupefacenti, con la partecipazione di diversi corpi di polizia europei, tra cui la Polizia di Stato italiana.

LAGO[12], invece, punta alla creazione di un Ecosistema Europeo di Dati di Ricerca (RDE), favorendo la condivisione di informazioni tra forze dell'ordine, agenzie di sicurezza, ricercatori e policy maker.

Investire nel digitale per la difesa non significa solo sviluppare tecnologie avanzate, ma costruire ecosistemi europei resilienti, interoperabili e democraticamente responsabili: è così che l'innovazione diventa strumento di sovranità, sicurezza e competitività strategica per l'Europa del XXI secolo.



11 Commissione europea, "ARIEN – Artificial Intelligence for Drugs and Narcotics Law Enforcement", Horizon Europe Project, CORDIS, 2024
12 Commissione europea, "LAGO – European Research Data Ecosystem for Organised Crime and Terrorism", Horizon Europe Project, CORDIS, 2023

## 3. ATTACCHI SATURANTI E LE NUOVE ESIGENZE OPERATIVE DI CONTROMISURA: UN MOTORE PER IL CONSOLIDAMENTO INDUSTRIALE

L'evoluzione del conflitto in Ucraina ha evidenziato l'emergere di nuove forme di guerra multi-dominio[13], dove attacchi saturanti, sciami di droni e minacce cyber coordinate stanno riscrivendo le regole della superiorità militare. Queste tattiche, basate su sistemi a basso costo ma ad alta densità numerica, pongono le difese europee di fronte a una sfida senza precedenti: contrastare quantità con qualità, intelligenza e integrazione industriale.

Nel contesto del consolidamento della difesa europea, gli attacchi saturanti diventano un fattore catalizzatore. La necessità di sviluppare contromisure efficaci e scalabili – dai sistemi di sorveglianza avanzati ai droni intercettori, dai radar adattivi ai missili a cortissimo raggio come il FULGUR[14] di MBDA Italia – spinge governi e industrie a rafforzare la cooperazione lungo tutta la filiera.

Le guerre contemporanee hanno infatti reso evidente che nessun Paese europeo può affrontare autonomamente la complessità tecnologica e finanziaria di sistemi integrati capaci di difendere lo spazio aereo, terrestre e cibernetico da minacce simultanee e coordinate. Da qui l'esigenza di aggregare capacità industriali, condividere piattaforme tecnologiche e favorire programmi comuni nel campo della difesa aerea e della guerra elettronica.

Come emerso dal conflitto Russia-Ucraina, l'impiego di sciami di droni GERAN[15] basati sugli SHAHED di produzione iraniana, sta rivoluzionando le strategie di guerra. Questi droni vengono utilizzati in formazioni coordinate per condurre attacchi di ricognizione, guerra elettronica e attacchi di precisione contro infrastrutture strategiche come centrali elettriche, basi militari, centri di comando e fabbriche. La loro capacità di operare in modo sincronizzato e diversificato rende difficile la difesa e aumenta la pressione sulle capacità di intercettazione ucraine.

Le principali varianti di SHAHED sono il modello 136, che costituisce negli attac-



13 Andrew White, "Why Ukraine's all-drone, multi-domain attack could be a 'seminal' moment in warfare", *Breaking Defense*, 24 gennaio 2025
14 MBDA sito web, MBDA sottoscrive il contratto per lo sviluppo di FULGUR, un missile a cortissimo raggio per l'Esercito italiano
15 Tommaso Massa, "Nuove capacità per i droni GERAN-2 russi", *RID*, 19 febbraio 2025

chi la parte preponderante degli sciami, e il modello 238. Il 136, nelle varianti con motore Wankel, velocità di circa 60 m/s e payload di variabile tra 9 e 50 kg, viene impiegato principalmente per attacchi saturanti per ricognizione ed esche. Il 238, dotato di turbojet, raggiunge i 150 m/s e può trasportare fino a 90 kg di esplosivo, rendendolo più efficace nelle missioni di attacco rapido e preciso. La differenza di *performance* tra i due modelli crea una minaccia complessa, poiché le difese devono fronteggiare velocità e capacità operative variabili, nello spazio e nel tempo.
Gli sciami di droni hanno lo scopo principale di aprire corridoi verso gli obiettivi sensibili che poi verranno successivamente attaccati da missili da crociera e balistici, tipo ISKANDER[16]. Il sistema missilistico ISKANDER rappresenta una delle capacità di attacco tattico più sofisticate e versatili della Russia.
Senza dimenticare che l'utilizzo di attacchi cyber si sta affermando come elemento chiave nelle strategie di guerra moderna. Attraverso intrusioni e sabotaggi informatici, gli attacchi cyber mirano a compromettere i sistemi di comando, controllo e comunicazione, rendendo più difficile la coordinazione delle difese e compromettendo la resilienza delle infrastrutture critiche. La capacità di infiltrarsi nelle reti avversarie permette di disturbare le operazioni in tempo reale, manipolare dati o bloccare sistemi di difesa elettronica, aumentando così l'efficacia degli sciami di droni e delle altre minacce.
Gli ultimi sorvoli di droni SHAHED in Polonia[17] hanno messo in allarme le capacità di difesa del Vecchio continente e sottolineano l'esigenza di contromisure tempestive.
Questi episodi dimostrano quanto l'Europa, pur dotata di sistemi di difesa avanzati, potrebbe trovarsi in difficoltà di fronte a un attacco saturante, pensato per colpire in più direzioni e in tempi ravvicinati.
Nello specifico, l'attacco saturante si articola in ondate successive di centinaia di droni, con obiettivi distinti e pianificazione accurata. La prima, composta da droni-esca (decoy), serve a saturare le difese e confondere i radar; le successive impiegano una quota crescente di droni armati (payload) rispetto a quelli di ricognizione (istar). I payload, più veloci e dotati di esplosivo, costituiscono la vera minaccia.
L'attacco saturante è quindi un attacco teso a creare una pressione continua sia



16 Sam Cranny-Evans and Dr Sidharth Kaushal, "The Iskander-M and Iskander-K: A Technical Profile - RUSI", 8 agosto 2022
17 Claudio Verzola, "L'incursione dei droni russi in Polonia è stata un'operazione di intelligence (da non sottovalutare)", *Difesa Online*, 11 settembre 2025

cognitiva sulla popolazione civile e militare sia sui sistemi di difesa in una logica multi-dominio.

L'impiego di reti di sensori tali da attuare una copertura capillare sul territorio su lunghe distanze è essenziale per individuare e riconoscere le minacce, ciò implica l'utilizzo di sistemi satellitari avanzati per le operazioni di intelligence e sorveglianza. La capacità di monitorare lo spazio aereo e lo spazio vicino al suolo permette di intercettare e neutralizzare minacce emergenti prima che possano raggiungere i propri obiettivi. L'integrazione di dati satellitari con sistemi di guerra elettronica e di difesa permette di migliorare la precisione e la tempestività delle risposte, riducendo i tempi di intervento e migliorando la capacità di neutralizzazione.

Un elemento critico di questa minaccia è la dipendenza dal GPS: gli sciami di droni si affidano fortemente ai segnali satellitari per la navigazione e la coordinazione. Il GPS jamming[18] può compromettere la loro efficacia, riducendo il tasso di successo e rendendo molto più difficile il raggiungimento degli obiettivi.

Neutralizzare la prima ondata di droni istar e decoy degli sciami, permette di interrompere la fase di ricognizione e mappatura degli obiettivi. Questo blocco preclude la partenza e il coordinamento delle successive ondate di droni payload e armati di esplosivi, riducendo drasticamente l'efficacia complessiva dell'attacco. Una difesa efficace contro questa prima ondata può quindi limitare i danni e guadagnare tempo per rafforzare le difese e sviluppare contromisure più avanzate.



I limiti attuali dei sistemi di sorveglianza possono essere estesi con mezzi unmanned di prima prevenzione in comunicazione con il centro di controllo, pronto e operativo a rilasciare intercettori intelligenti cooperanti che possono portare a modificare le geometrie dello sciame avversario prima di procedere alla definitiva eliminazione della minaccia.

Tutta l'operazione può essere coordinata da un integrato e moderno C4 che prevede le modalità di ingaggio e di avvio della missione di contromisura tenendo interconnessi i nodi quindi i mezzi unmanned della rete, un "any time best shooter", che calcola la mossa più conveniente. Il sistema C4 avrà quindi una serie di effettori studiati appositamente per contrastare un elevato numero di minacce come ad esempio armi laser, droni intercettori a basso costo e missili a cortissimo raggio

18 Mathieu Pollet, "GPS jamming threat is real, Lithuania warns EU", *Politico*, 5 settembre 2025

come ad esempio il FULGUR di MBDA Italia.
L'obiettivo è creare un ciclo di miglioramento continuo, in grado di anticipare e contrastare efficacemente le future minacce, mantenendo un livello di sicurezza elevato e adattabile alle nuove sfide del campo di battaglia.
I dati che potranno essere analizzati durante le operazioni di neutralizzazione e sorveglianza sono dati analizzati con sistemi avanzati di Intelligenza artificiale e machine learning. Questi strumenti consentono di affinare costantemente le strategie di guerra elettronica, migliorare i sensori di rilevamento e ottimizzare il dispiegamento di intercettori e sistemi di difesa attiva. Si parla di campo di battaglia digitalizzato.
Il sistema drone-sensori-centro di controllo, garantisce una rapidità di intervento senza precedenti: droni e intercettori possono essere attivati in pochi secondi, assicurando risposte immediate anche alle minacce più rapide e sofisticate. La rete di sensori e dispositivi mobili opera 24 ore su 24, 7 giorni su 7, mantenendo alta l'efficienza anche in condizioni avverse o di scarsa visibilità. Questa capacità di intervento proattivo permette di prevedere e prevenire attacchi, rafforzando la sicurezza e la protezione delle aree sensibili.
In condizioni di scarsa visibilità o maltempo, le capacità operative di droni e sistemi di difesa si dimostrano ancora più essenziali, garantendo vigilanza continua e risposte rapide. La rete di sensori, droni e centri di controllo permette interventi quasi immediati, assicurando che le minacce vengano neutralizzate prima che possano causare danni significativi.
In tutto ciò non bisogna dimenticare che la spinta tecnologica del settore civile ha potenziato enormemente l'efficacia di questi attacchi, grazie a sistemi di guida basati su Ai e imaging, comunicazioni 5G e antenne CRPA. Il volume di sciami è in continua crescita, facilitata dalla sempre migliore capacità di industrializzazione e produzione di massa[19], questo porta a poter lanciare fino a 1000 droni al giorno, rappresentando una sfida senza precedenti per le difese attuali, che devono adattarsi rapidamente per evitare di essere sopraffatte.
In questo quadro, l'iniziativa European Sky Shield Initiative (ESSI)[20] e i programmi di difesa aerea integrata dell'Ue e della Nato rappresentano i pilastri di una strategia

19 Paul Sonne and Kim Barker, "Russia Made Drone Production a Supreme Priority. Now It Swarms the Skies", *New York Times*, 14 settembre 2025
20 Nato, 10 NATO allies take further step to boost European air and missile defence capabilities, 11 ottobre 2023

di consolidamento che non è solo militare, ma industriale.
Il consolidamento, dunque, non è più soltanto una scelta economica o politica, ma una necessità operativa imposta dall'evoluzione delle minacce. Gli attacchi saturanti mostrano che la difesa del futuro dipenderà dalla capacità di unire intelligenze, industrie e tecnologie in un'unica rete integrata.
La sinergia tra ricerca, sviluppo e operazioni quotidiane consente di adattarsi alle evoluzioni delle minacce e di sviluppare contromisure sempre più sofisticate, in grado di contenere la crescita degli sciami di droni, le capacità di guerra elettronica e le sfide dello space warfare.
Solo un'Europa industrialmente coesa potrà garantire resilienza e deterrenza in un ambiente strategico dominato da velocità, automazione e saturazione informativa.

## 4. L'EURODRONE MALE RPAS: UN BANCO DI PROVA PER IL CONSOLIDAMENTO INDUSTRIALE EUROPEO

In Europa il settore dei droni militari a media altitudine e lunga autonomia (MALE – Medium Altitude Long Endurance) è stato a lungo caratterizzato da una forte frammentazione industriale e politica. Ogni Paese tendeva a sviluppare o procurarsi autonomamente le proprie capacità, senza un vero coordinamento multinazionale. Per esempio Francia e Germania hanno avviato programmi nazionali di droni, spesso abbandonati per costi insostenibili o difficoltà tecnologiche. L'Italia, invece, ha fatto ampio ricorso a sistemi statunitensi (MQ-9 Reaper[21]), mentre altri Paesi si erano rivolti a fornitori israeliani (Heron).

Questo scenario non solo rischiava di duplicare gli sforzi, ma impediva di raggiungere economie di scala.

Inoltre, i Paesi del Vecchio continente cedevano così alla dipendenza extraeuropea, con l'assenza di un drone europeo, le forze armate si rivolgevano a soluzioni esterne, limitando l'autonomia strategica e lasciando l'industria europea marginale in un settore in rapida crescita.

Nasce proprio da qui il programma EURODRONE MALE RPAS (Medium Altitude Long Endurance Remotely Piloted Aircraft System)[22] con l'obiettivo di riunire competenze e risorse in un'unica piattaforma condivisa. Nel 2015 Francia, Germania, Italia e Spagna hanno deciso di convergere verso un progetto comune, invece di portare avanti linee parallele o continuare a dipendere da fornitori extra europei.

Il progetto è stato adottato dalla PESCO (Cooperazione strutturata permanente) nel 2018. L'obiettivo è sviluppare, entro il 2030, una nuova capacità militare europea basata su sistemi aerei a pilotaggio remoto da utilizzare in vari contesti.

Il programma multinazionale è gestito dall'OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement) e vede ad oggi la partecipazione dei quattro Paesi in un consorzio che riunisce tre grandi attori industriali europei: Airbus

21 Tom Kington, "Italy funds arming of its Reaper drones", *Defense News*, 29 settembre 2021

22 MALE RPAS - MEDIUM ALTITUDE LONG ENDURANCE REMOTELY PILOTED AIRCRAFT SYSTEM, OCCAR sito web

Defence and Space (Germania e Spagna), Dassault Aviation (Francia) e Leonardo (Italia).

L'EURODRONE beneficia di una dotazione di 100 milioni di euro concessa dall'Ue nell'ambito EDIDP, il programma di sviluppo industriale avviato nel 2019 per aprire la strada al successivo EDF, per lo sviluppo industriale della difesa europea. Il valore stimato del programma è di oltre 7 miliardi di euro.

Il 24 febbraio 2022 Airbus (prime contractor del programma) e l'OCCAR hanno firmato il contratto globale EURODRONE che include lo sviluppo e la produzione di 20 sistemi e 5 anni di supporto iniziale in servizio[23].

L'EURODRONE, o MALE RPAS, è un sistema aereo a pilotaggio remoto, a media altitudine e lunga durata, con capacità versatili e adattabili che lo rendono la piattaforma perfetta per missioni di intelligence, sorveglianza, acquisizione obiettivi e ricognizione o per operazioni che coinvolgono la sicurezza nazionale. L'architettura aperta, che fa parte della sua progettazione a prova di futuro, permetterà l'incremento e l'adattamento delle capacità dei sistemi in base alle esigenze future delle forze armate coinvolte.



"Dotato di una tecnologia innovativa e all'avanguardia e progettato per diventare uno dei pilastri principali di qualsiasi futuro sistema aereo da combattimento, l'EURODRONE sarà un elemento indispensabile per facilitare la prevenzione dei conflitti internazionali e la gestione delle crisi, garantendo la superiorità operativa alle nazioni, soprattutto nel contesto delle missioni di Intelligence, Surveillance, Target Acquisition e Reconnaissance (ISTAR)" sostiene Airbus.

Nel maggio 2024 il programma EURODRONE ha superato la Preliminary Design Review (Pdr)[24]. Inizialmente prevista per la fine del 2023, il programma ha completato soltanto l'anno scorso questa milestone con l'OCCAR e i rappresentanti delle quattro nazioni clienti (Francia, Germania, Italia e Spagna) alla presenza dei tre Major Sub-Contractor (MSC), Airbus Defence and Space Spain, Dassault Aviation e Leonardo.

Lo sviluppo e la produzione di 20 sistemi EURODRONE, suddivisi tra 60 aeromobili e 40 stazioni di controllo a terra, sono legati al "contratto globale" firmato tra OC-

23 European commission website, "EURODRONE: 'Stage 2' Global Contract signature marks an important step for the future of EU Defence Industry"
24 Airbus comunicato stampa, "Airbus achieves EURODRONE's Preliminary Design Review"

CAR e Airbus nel 2022. Nello specifico, il contratto globale prevede la produzione di 20 sistemi (un sistema equivale a tre droni e due stazioni di controllo a terra) e il mantenimento in fase operativa iniziale per cinque anni. In particolare, sono sette sistemi per la Germania, cinque per l'Italia (+ 2 opzionali), quattro per la Francia (+ 2 opzionali) e quattro per la Spagna (+ 2 opzionali).

Nel frattempo, il programma ha attirato anche l'interesse di altri potenziali partner. Il 21 gennaio 2025 l'OCCAR ha accolto l'India[25] nel programma multinazionale di aeromobili EURODRONE, diventando il secondo Paese dell'Asia-Pacifico dopo il Giappone[26] a ricevere lo *status* di osservatore.

Lo scorso 31 luglio, Airbus, insieme a Leonardo e Dassault Aviation, ha completato con successo la Critical Design Review (CDR) interna. Il 15 ottobre l'OCCAR ha comunicato che il progetto ha superato la Critical Design Review. Questo traguardo dimostra che il progetto è pronto per la fase successiva, ovvero la produzione del primo prototipo[27].

Ad oggi il programma EURODRONE MALE RPAS costituisce uno dei principali tentativi di sviluppare una capacità autonoma europea nel settore dei droni da sorveglianza e attacco.

Questa scelta produce diversi effetti di consolidamento. Innanzitutto, la concentrazione industriale: Airbus, Leonardo e Dassault sono chiamate a lavorare insieme, riducendo la dispersione di capacità progettuali e produttive.

Dopodiché, un unico standard europeo: il drone sarà sviluppato secondo requisiti comuni dei Paesi partecipanti, creando interoperabilità fin dall'origine. Infine, economie di scala: la produzione in serie per più nazioni consente di abbattere costi unitari e rendere competitivo il prodotto anche sui mercati export.

In sintesi, l'EURODRONE rappresenta un cambio di paradigma: dal mosaico di programmi nazionali separati e disgiunti a una piattaforma comune europea, simbolo di un consolidamento che riduce la frammentazione e prepara l'industria del continente a competere a livello globale.

Il sostegno del Fondo europeo per la difesa (EDF) ne sottolinea anche il valore politico, collocandolo tra le iniziative emblematiche dell'Unione europea per il raf-



25 OCCAR, "Government of India (GoI) Participates as Observer in EURODRONE Programme", 4 giugno 2025
26 OCCAR, "Indian and Japanese Delegations Deep Dive into EURODRONE Maritime Capabilities", 17 settembre 2025
27 Gabriele Molinelli, "L'EUROMALE entra nella fase di Critical Design Review", *RId*, 4 settembre 2025

forzamento dell'autonomia strategica in campo militare.
Come già accaduto in altri settori, i Paesi europei avevano sviluppato in parallelo piattaforme nazionali con caratteristiche simili, generando duplicazioni di costi e una ridotta interoperabilità. L'EURODRONE nasce invece come progetto congiunto concepito per fornire una piattaforma unica e standardizzata, in grado di soddisfare i requisiti comuni di Germania, Francia, Italia e Spagna. Ciò segna un passo concreto verso una maggiore razionalizzazione e armonizzazione degli equipaggiamenti, condizione essenziale per ridurre la frammentazione industriale europea.
Il programma genera inoltre effetti tangibili sul processo di consolidamento: Airbus, Dassault e Leonardo sono chiamate a cooperare, integrando le rispettive filiere produttive e coinvolgendo un ecosistema di Pmi transnazionali. La produzione dei vari componenti è suddivisa tra i quattro Paesi partecipanti, mentre l'assemblaggio finale dei 60 sistemi avverrà presso la Final Assembly Line (FAL) di Manching, in Germania. I 20 sistemi completi saranno poi destinati alle forze aeree nazionali – l'Aeronautica militare, l'Armée de l'Air et de l'Espace, l'Ejército del Aire y del Espacio e la Luftwaffe.
Lo sviluppo di un sistema complesso come l'EURODRONE, appartenente alla classe MALE (Medium Altitude Long Endurance), favorisce la condivisione di know-how in ambiti critici – avionica, sensoristica, comunicazioni sicure – e contribuisce al rafforzamento della supply chain europea, consolidando fornitori comuni e creando interconnessioni industriali durature.



### 4.1 Le difficoltà e il ritiro francese

Nonostante i progressi, il programma è entrato in una fase di incertezza. La possibilità di un ritiro francese, a lungo vociferata, è stata confermata il 17 ottobre 2025 dal ministero delle Forze armate francese, che ha formalmente notificato ai partner la volontà di abbandonare il progetto[28].
Le motivazioni principali individuate da Parigi sono tre:

- costi e ritardi insostenibili: il programma è considerato eccessivamente oneroso, con aumenti di budget e slittamenti temporali superiori alle previsioni iniziali
- efficienza operativa: secondo fonti governative francesi, l'EURODRONE risul-

28 "EURODRONE: France abandons European armed fighter aircraft project: what happens now?", *Avionews*, 21 ottobre 2025

terebbe troppo grande e complesso, con un peso operativo quasi doppio rispetto ai droni MALE statunitensi già in servizio, compromettendone agilità e competitività

- priorità strategiche: la Francia intende concentrare risorse e capacità industriali sui programmi ritenuti più maturi e strategici, in particolare il Future Combat Air System (FCAS) e lo sviluppo di droni nazionali più leggeri e meno costosi, come l'alternativa Aarok.

### 4.2 Le prospettive per l'Italia

Con l'uscita di Parigi, il futuro dell'EURODRONE resta aperto, ma anche ricco di opportunità. Come ha sottolineato la *Rivista Italiana Difesa* (*RID*)[29], la posizione italiana potrebbe addirittura rafforzarsi: "Con l'uscita francese, cosa accadrà dunque all'EURODRONE? I tedeschi hanno già detto di voler andare avanti. Bene, e l'Italia? Per l'Italia siamo di fronte a una grande opportunità: prendersi una parte delle quote francesi e portare a casa lavoro in più. L'EURODRONE, del resto, rappresenta una sorta di mini-GLOBAL HAWK turboelica, l'ideale complemento di un velivolo da pattugliamento marittimo (MPA). [...] Il radar, ricordiamolo, fa parte dello share italiano ed è prodotto da Leonardo. Non solo: l'EURODRONE potrebbe benissimo operare come 'madre' per droni più piccoli, armati con armi standoff, standosene ben al di fuori delle 'bolle' A2/AD. Oppure, in un potenziale scenario di cessate il fuoco in Ucraina, potrebbe monitorare la linea di separazione di fatto da quote di sicurezza".

Come osserva *RID*, la combinazione tra capacità di sorveglianza di lungo raggio e sofisticata sensoristica rende l'EURODRONE un complemento ideale ai futuri velivoli da pattugliamento marittimo (MPA) previsti per la Difesa italiana. Il radar, di produzione Leonardo, rappresenta una componente chiave dello share industriale nazionale, rafforzando la posizione del Paese nella catena del valore del programma. L'uscita francese, pur rappresentando un contraccolpo politico per il progetto, potrebbe dunque tradursi in una finestra di opportunità industriale per Roma, consentendo di ampliare la quota di partecipazione e generare ritorni economici e tecnologici aggiuntivi.



29 Pietro Batacchi, "La Francia esce dall'EURODRONE? Un'opportunità per l'Italia", *Rid*, 23 ottobre 2025

### 4.3 Un test per la cooperazione industriale europea

Al di là delle difficoltà, l'EURODRONE resta una tappa cruciale nel rafforzamento della difesa europea. Più che un semplice programma tecnico, rappresenta un banco di prova per la cooperazione industriale tra grandi gruppi nazionali, chiamati a superare rivalità storiche e a convergere su un'unica piattaforma comune.

Il successo del progetto dipenderà dalla capacità dei partner di mantenere una governance condivisa solida, evitando ulteriori ritardi e garantendo un equilibrio tra esigenze operative e sostenibilità economica. Se completato, l'EURODRONE potrà diventare un modello di riferimento per i futuri programmi congiunti nel campo della difesa, rafforzando l'autonomia strategica europea e la competitività internazionale dell'industria del continente.

Resta ora da verificare se il primo volo del prototipo, previsto per il 2027, procederà secondo i tempi stabiliti o se il ritiro francese comporterà una revisione complessiva del programma.

## 5. IL PROGETTO GCAP: COOPERAZIONE, COMPETIZIONE E IDENTITÀ EUROPEA

Nell'ambito del dibattito sul consolidamento dell'industria della difesa europea, il progetto GCAP (Global Combat Air Programme) rappresenta una traiettoria di sviluppo significativa, anche se non priva di ambiguità.

Il 14 dicembre 2023, a Tokyo, il ministro della Difesa Guido Crosetto, insieme agli omologhi di Giappone e Regno Unito, Minoru Kihara e Grant Shapps, ha firmato l'accordo sul Global Combat Air Programme (GCAP)[30], volto allo sviluppo di un aereo da combattimento di sesta generazione entro il 2035.

La firma è arrivata un anno esatto dopo l'intesa del dicembre 2022[31], con cui Regno Unito, Italia e Giappone avevano deciso di unificare i rispettivi progetti di velivoli da combattimento di nuova generazione. L'accordo ha di fatto combinato il progetto Tempest – a guida britannica e con la partecipazione dell'Italia per sostituire i caccia Typhoon – con il programma giapponese F-X, dando vita al Global Combat Air Programme. L'iniziativa mira allo sviluppo di un sistema di sistemi di nuova generazione e di capacità multi-dominio. In particolare, Tokyo punta a un successore dei suoi 90 jet F-2, mentre Londra e Roma intendono nel lungo termine sostituire complessivamente circa 240 Eurofighter.

Nello specifico del caso italiano, come si legge nel *paper* "The New Partnership among Italy, Japan and the UK on the Global Combat Air Programme (GCAP)"[32] redatto dall'Istituto Affari Internazionali (IAI): "GCAP integrerà per un certo periodo le piattaforme in servizio come l'Eurofighter Typhoon e l'F-35, sostituendo il primo a lungo termine. L'Italia ha infatti acquistato un totale di 118 Eurofighter Typhoon, comprese le varianti Tranche 4 di recente ordinazione, che rimarranno in servizio fino al 2060 e saranno interoperabili con il GCAP".

L'obiettivo del progetto non è soltanto realizzare un caccia di sesta generazione entro il 2035, con capacità di supremazia aerea, guerra elettronica avanzata, interoperabilità con sistemi senza pilota e architetture aperte basate su Intelligenza



30 Ministeriale Difesa Trilaterale-GCAP - n. 144, Tokyo, 14 dic 2023

31 Italy, Japan and the UK launch a new combat-aircraft programme, IISS, 13 dicembre 2022

32 Istituto Affari Internazionali (IAI). "The New Partnership among Italy, Japan and the UK on the Global Combat Air Programme (GCAP)", 13 marzo 2025

artificiale e sensoristica distribuita, ma anche valorizzare ulteriormente la base industriale della difesa dei tre Paesi.

L'accordo firmato da Londra, Roma e Tokyo nel dicembre 2023– ratificato dalle Camere lo scorso autunno[33] – ha previsto la nascita della GCAP International Government Organization (GIGO) e di un'alleanza industriale con una joint venture tra le aziende capofila: Leonardo per l'Italia, BAE Systems per il Regno Unito e Mitsubishi Heavy Industries per il Giappone.

Pur non essendo un programma esclusivamente europeo, il GCAP incarna alcune delle logiche più rilevanti del consolidamento industriale e tecnologico nel settore difesa: partnership strategiche tra grandi attori nazionali, specializzazione dei ruoli industriali, integrazione di catene di fornitura complesse e co-sviluppo multilivello. In questo senso, può essere considerato un esempio "asimmetrico" ma efficace di cooperazione industriale avanzata.

L'Italia, attraverso Leonardo, gioca un ruolo industriale di primo piano, rafforzando la propria posizione nell'avionica, nella sensoristica e nella gestione dei sistemi complessi. La partecipazione italiana consolida inoltre l'asse strategico con il Regno Unito, partner storico nel programma Eurofighter, e rafforza i legami tecnologici con il Giappone, in una prospettiva euro-indo-pacifica che amplia l'orizzonte geopolitico del progetto.



Leonardo si avvale della collaborazione di MBDA Italia, Elettronica e Avio Aero, con l'obiettivo di promuovere un processo di cooperazione che coinvolgerà, oltre alle aziende leader, piccole e medie imprese, centri di ricerca e università, formando così un network di competenze capace di mettere a sistema le eccellenze nazionali in ambito industriale e accademico. Il GCAP svilupperà tecnologie innovative con significative ricadute in termini di occupazione, competenze e know-how per il sistema-Paese.

Il 20 giugno 2025 è nata ufficialmente la joint venture tra la britannica BAE Systems Limited, il consorzio giapponese Japan Aircraft Industrial Enhancement Co. Ltd. (JAIEC) – costituito attorno a Mitsubishi Heavy Industries – e l'italiana Leonardo per il GCAP.

La nuova società si chiama Edgewing[34] e sarà responsabile della progettazione e

33 Camera dei Deputati sito, Ratifica Convenzione GCAP, approvazione definitiva, 12 novembre 2024

34 Leonardo, "GCAP industry partners launch Edgewing, a joint venture company to deliver next generation combat aircraft", 20 giugno 2025

dello sviluppo del caccia di sesta generazione, frutto dell'intesa tra i tre Paesi. Edgewing avrà il ruolo di autorità progettuale per l'intero ciclo di vita del prodotto, la cui operatività è prevista oltre il 2070.

I tre partner industriali – BAE Systems, Leonardo e JAIEC – detengono ciascuno una quota paritetica del 33%. A guidare inizialmente Edgewing è Marco Zoff, già managing director della Divisione Velivoli di Leonardo.

Fin dall'inizio, i ministri della Difesa dei tre Paesi hanno sottolineato che la distribuzione del lavoro sarà "proporzionata al contributo di ciascun Paese con mezzi finanziari e tecnici, nello spirito di un partenariato paritario".

A conferma di questo approccio, a metà settembre 2025 è nato anche il GCAP Electronics Evolution (G2E), il consorzio dell'elettronica del programma. Ne fanno parte Leonardo UK per il Regno Unito, Mitsubishi Electric per il Giappone e Leonardo ed ELT Group per l'Italia. Le quattro aziende avevano già firmato un accordo di collaborazione a marzo 2023 e, nelle scorse settimane, hanno sottoscritto un accordo consortile.

"La creazione del consorzio dà forma concreta alla collaborazione, conferendole una struttura commerciale e segnando un sostanziale passo avanti a livello industriale, rafforzando al contempo l'impegno di lungo periodo dei partner nel programma GCAP", si legge in una nota congiunta.

Il consorzio stipulerà un contratto con Edgewing, la joint venture tra BAE Systems, Leonardo e JAIEC, che funge da system integrator principale del programma.

Le quattro aziende collaboreranno allo sviluppo del sistema avanzato di sensoristica e comunicazioni di nuova generazione, noto come Integrated Sensing and Non-Kinetic Effects & Integrated Communications Systems (ISANKE & ICS), oltre a garantire il servizio di supporto logistico integrato a lungo termine (Through-Life Support Service – TLSS), che accompagnerà il sistema per decenni.

Secondo Alessandro Marrone, responsabile del Programma Difesa, Sicurezza e Spazio dello IAI, la creazione di questo consorzio rappresenta anche un punto di forza del GCAP rispetto al programma rivale FCAS di Francia, Germania e Spagna, che soffre di ritardi.

"Il FCAS arranca anche a causa della volontà francese di rivendicare la leadership sia come agenzia di procurement – con la DGA – sia con il ruolo di Dassault", os-

serva l'analista in un'intervista a *Start Magazine*[35]. "Nel GCAP, invece, c'è un'organizzazione paritetica, con una partecipazione di un terzo ciascuno tra i tre ministeri della Difesa e i rispettivi governi. C'è una joint venture un terzo-un terzo-un terzo tra Leonardo, BAE Systems e la controllata di Mitsubishi e, adesso, con il GCAP Electronics Evolution c'è un consorzio anche a livello di fornitori di sottosistemi, proprio perché i sistemi ISANKE sono così importanti".

Parallelamente è nato anche un consorzio internazionale tra Rolls-Royce (Regno Unito), Avio Aero (Italia) e IHI (Giappone), volto ad accelerare lo sviluppo del sistema di potenza e propulsione del nuovo velivolo da combattimento.

"Questo passo rappresenta la transizione da un contratto nazionale a una collaborazione internazionale completamente integrata, gettando le basi per la progettazione dettagliata e lo sviluppo del nuovo motore del GCAP", spiega una nota congiunta.

Rolls-Royce, Avio Aero e IHI sottolineano che, come consorzio, stanno "trasformando il loro modo di lavorare per consentire un'innovazione continua e far progredire la tecnologia di propulsione aerea da combattimento, al fine di rispettare i tempi previsti per il primo volo del GCAP".



Fondamentale per il successo del programma sarà la disponibilità di risorse finanziarie nel tempo. Con la Revisione Strategica della Difesa e della Sicurezza del 2015, il governo britannico ha avviato la Future Combat Air Systems Technology Initiative (FCAS TI) con un investimento di 2 miliardi di sterline[36].

Il ministero della Difesa giapponese mira a stanziare 72,6 miliardi di yen (513 milioni di dollari) per l'anno fiscale 2024-25, per finanziare la "fase di ideazione e valutazione".

Con il nuovo Documento Programmatico Pluriennale (DPP) 2025-2027[37], l'Italia prevede lo stanziamento di 624,83 milioni di euro nel 2025, 274,70 milioni nel 2026, 260,70 milioni nel 2027, 1,2 miliardi nel triennio 2028-2030 e 7,2 miliardi di euro negli anni successivi fino al 2035.

Sebbene il GCAP non rientri nei programmi ufficiali dell'Unione europea – come PESCO o EDF – la sua logica consortile, l'integrazione dei fornitori e la ripartizione

35 Chiara Rossi, "Cosa faranno Leonardo ed ELT per il futuro GCAP", Startmag.it, 11 settembre 2025
36 UK Government, National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015, november 2015
37 Ministero della Difesa, Documento programmatico pluriennale della difesa per il triennio, 2025-2027, ottobre 2025

delle capacità critiche si inseriscono a pieno titolo nella visione di una base industriale comune della difesa. Inoltre, il progetto contribuisce indirettamente alla costruzione di massa critica europea e alla riduzione della dipendenza tecnologica dagli Stati Uniti.

Come sottolineato dall'Istituto Affari Internazionali (IAI): "A differenza del divisivo programma F-35, il GCAP ha finora incontrato una minima opposizione politica in Italia, in parte grazie all'assenza di un coinvolgimento diretto degli Stati Uniti, il che garantisce al nostro Paese una maggiore autonomia operativa e tecnologica. Roma ha ottenuto una partecipazione paritaria del 33,3% nel GCAP, al pari di Regno Unito e Giappone, assicurandosi benefici industriali ben superiori a quelli ottenuti con l'F-35. Il ministro Crosetto ha fatto della partnership paritaria una priorità, rafforzando la posizione dell'Italia all'interno del programma".

In questo senso, il GCAP anticipa alcune dinamiche di consolidamento europeo "dal basso", costruito cioè attraverso alleanze strategiche tra attori industriali, piuttosto che per via istituzionale o normativa. Tuttavia, la mancata inclusione di altri partner europei (come Francia e Germania) e la partecipazione di un attore extraeuropeo come il Giappone rappresentano un limite strutturale alla sua piena "europeizzazione".

"Allo stesso tempo, l'apertura del Giappone alla cooperazione con Italia e Regno Unito è un passaggio storico, reso possibile dall'eccellenza del nostro tessuto industriale", ha sottolineato il sottosegretario di Stato alla Difesa, Matteo Perego di Cremnago, intervenendo all'evento di presentazione dello studio "The New Partnership Among Italy, Japan And The UK On The Global Combat Air Programme", organizzato dall'Istituto Affari Internazionali il 13 marzo 2025[38], su delega del ministro Guido Crosetto.

Il GCAP dimostra che il consolidamento dell'industria europea della difesa non deve necessariamente passare da una centralizzazione unica, ma può svilupparsi anche tramite blocchi industriali forti e interoperabili, capaci di condividere tecnologie, costi e capacità operative. Se correttamente integrato nella visione strategica dell'Ue, il GCAP potrebbe fungere da ponte tra le esigenze nazionali e le ambizioni comunitarie, promuovendo una sovranità tecnologica condivisa e diffusa.



38 IAI, "GCAP e sistema-Paese: sfide e opportunità per l'Italia", 13 marzo 2025

L'iniziativa si pone anche come contraltare al programma FCAS[39] (Future Combat Air System) guidato da Francia, Germania e Spagna. Invece di convergere su una piattaforma unica, l'Europa si trova oggi divisa tra due grandi poli industriali per il futuro del combattimento aereo: Leonardo-BAE-Mitsubishi da un lato, Dassault–Airbus-Indra dall'altro.

Lanciato nel 2017, il FCAS è il programma franco-tedesco-spagnolo per il caccia di sesta generazione, progettato per sostituire il Rafale francese e gli Eurofighter tedeschi e spagnoli a partire dal 2040. Coinvolge Dassault Aviation, Airbus e Indra, ma ha subìto ritardi dovuti a divergenze[40] sulla proprietà intellettuale e sulle politiche di esportazione.

Da tempo gli esperti sostengono che avrebbe senso una forma di convergenza tra i due progetti, dato il peso dei bilanci della difesa e il rischio che non vi siano fondi o ordini sufficienti per sostenere entrambi i programmi, oggi rivali.

In ultima analisi, il GCAP rappresenta una tappa significativa, anche se non esaustiva, verso un'industria europea della difesa più integrata, efficace e competitiva. Il vero nodo politico sarà stabilire se progetti come GCAP e FCAS potranno, in prospettiva, convergere o coordinarsi, oppure se l'Europa dovrà convivere con due poli industriali paralleli, destinati a competere a lungo termine per l'egemonia tecnologica nel dominio aereo.



39 "Europe's biggest military project could collapse", *The Economist*, 2 ottobre 2025

40 Cergy-Pontoise, "France's Dassault says can build European fighter jet without Germany", *France 24*, 23 settembre 2025

## 6. CONSOLIDAMENTO SPAZIALE: DALL'ALLEANZA TRA AIRBUS-THALES-LEONARDO AL PROGRAMMA IRIS²

Negli ultimi anni, il settore spaziale europeo è entrato in una fase di profonda trasformazione, segnata da un'accelerazione dei processi di consolidamento industriale e da una crescente volontà politica di rafforzare la sovranità tecnologica del Vecchio continente.

Parallelamente, la crescente importanza dello spazio nella difesa ne ha accresciuto la necessità di indipendenza. La sicurezza dell'Europa passa dunque anche dagli investimenti e dallo sviluppo di nuove tecnologie nel settore aerospaziale.

In occasione dell'evento Stati Generali di difesa, spazio e cybersicurezza[41] che si è tenuto il 12 settembre 2025 presso Esrin, il Centro dell'Agenzia spaziale europea (ESA) in Italia dedicato ai Programmi di Osservazione della Terra, il commissario europeo alla Difesa e allo Spazio Andrius Kubilius ha ricordato che "lo spazio sta diventando un campo di battaglia, e lo dobbiamo usare per difenderci". Per questo nel "prossimo bilancio pluriennale dell'Unione europea, il quadro finanziario pluriennale, stiamo quintuplicando il bilancio per la difesa e lo spazio, fino a 131 miliardi di euro" ha sottolineato Kubilius.

Si delinea quindi un futuro della difesa sempre più proiettato nello spazio, dove la competizione globale – trainata da attori statunitensi del calibro di SpaceX[42], e da potenze emergenti come la Cina e l'India – ha spinto l'Unione europea a riconsiderare il proprio modello frammentato, fondato per decenni su programmi nazionali indipendenti e su una molteplicità di operatori.

All'interno di questo scenario possiamo collocare due linee d'azione complementari e parallele: da un lato, la creazione di alleanze industriali fra i principali attori europei (come quella recentemente annunciata tra Airbus, Thales e Leonardo[43]) per integrare competenze e capacità produttive; dall'altro, la nascita del programma europeo IRIS² (Infrastructure for Resilience, Interconnectivity and Security by

41 ESA sito, Stati Generali su Difesa, Spazio e Cybersicurezza, 12 settembre 2025
42 Christian Davenport, "SpaceX could finally face competition. It may be too late", *The Washington Post*, 15 aprile 2024
43 Leonardo comunicato stampa, Airbus, Leonardo e Thales: siglato MoU per la creazione di un leader europeo nel settore spaziale

Satellite), pensato per fornire connettività sicura dell'Unione europea associato al programma dell'Ue GOVSATCOM[44], con l'obiettivo di fornire ai governi comunicazioni sicure.
Questi due percorsi rappresentano le facce d'una stessa medaglia: la nuova traiettoria del consolidamento spaziale europeo.

### 6.1 La joint venture Airbus-Thales-Leonardo: verso un "campione europeo" dello spazio

La proposta di joint venture satellitare tra Airbus Defence and Space, Thales e Leonardo è l'espressione più concreta della tendenza all'unificazione industriale nel comparto spaziale europeo.
La finestra temporale per recuperare terreno con SpaceX è ristretta[45]. L'azienda aerospaziale statunitense fondata da Elon Musk ha sempre di più aumentato la sua leadership nel settore, mentre lo spazio svolge un ruolo crescente nella difesa, nella sicurezza e in settori come le comunicazioni.
Finora, l'Europa ha faticato a rispondere ai rapidi cambiamenti nella domanda di satelliti, in gran parte guidati dall'espansione della rete Starlink di SpaceX[46] in orbita terrestre bassa.



Quindi i tre partner europei hanno iniziato a valutare di unire le forze per creare una maggiore scala in un settore segnato da pesanti perdite (senza dimenticare che Airbus Defence and Space e Thales Alenia space hanno ridotto il personale di oltre 400 e 700 persone rispettivamente a partire dal 2024[47]) e competere con Starlink di Musk[48].
L'idea di un'alleanza europea nello spazio è in voga da anni. Airbus e Thales avevano timidamente esplorato una cooperazione in passato, ma avevano ricevuto segnali scoraggianti dalla Commissione europea e l'interesse politico e industriale per un accordo era meno pressante[49].
A dicembre 2024 Reuters[50] ha svelato il "Project Bromo", dal nome di un vulcano indonesiano, volto a creare un campione europeo nel settore dei satelliti, sul mo-

44 Commissione europea, GOVSATCOM, Satellite communications
45 Alberto Brambilla, "Airbus, Leonardo, Thales to Create Europe Satellite Venture", *Bloomberg*, 23 ottobre 2025
46 Peggy Hollinger e Sylvia Pfeifer, "Airbus, Leonardo and Thales strike space deal to rival Musk's SpaceX", *Financial Times*, 23 ottobre 2025
47 Cgt Metallurgie, "Fusion des activités satellitaires de Thales et Airbus", 21 ottobre 2025
48 Francesca Fattori, Ghazal Golshiri, Cécile Hennion, Thomas d'Istria, Allan Kaval, Olivier Pinaud, Alexandre Piquard, Harold Thibault, "With Starlink, Musk extends his grip on the world – and space", *Le Monde*, 27 aprile 2025
49 Tim Hepher, Mathieu Rosemain and Elvira Pollina, "Europe's new space merger explores the FOMO frontier", Reuters, 27 ottobre 2025
50 Tim Hepher e Giulia Segreti, "Space firms plot new European satellite venture to take on Starlink as job cuts loom", Reuters, 3 dicembre 2024

dello di MBDA, il consorzio missilistico europeo formato da Airbus e BAE Systems (37,5% ciascuno) con Leonardo al 25%.
Le pesanti perdite interne e la concorrenza di Starlink, il servizio di internet satellitare di SpaceX di Elon Musk, hanno portato i due maggiori attori europei, Airbus e Thales Alenia Space, a considerare di mettere in comune le attività satellitari in una nuova impresa così da competere con i giganti americani e cinesi. In questo scenario si inserisce anche l'italiana Leonardo, dal momento che con la francese Thales sono già alleate nella space alliance le joint-venture Thales Alenia Space (67% di Thales e 33% di Leonardo) e Telespazio (67% di Leonardo e 33% di Thales).
A fine marzo Airbus, Thales e Leonardo hanno presentato alla Commissione europea un piano preliminare di consolidamento per unire le loro risorse spaziali in un'unica società, riferiva *La Tribune*[51].
I negoziati tra le tre aziende sono stati rallentati dalle numerose complessità legate all'accorpamento di operazioni e personale distribuiti in tutta Europa, nonché dalle percentuali di proprietà e dai requisiti antitrust.
Il 23 ottobre Airbus, Leonardo e Thales hanno annunciato la sigla di un Memorandum of Understanding[52] con l'obiettivo di unificare le rispettive attività spaziali in una nuova società. Secondo la nota congiunta, il nuovo soggetto riunirà, svilupperà e realizzerà un portafoglio completo di tecnologie complementari e soluzioni integrate end-to-end, che vanno dalle infrastrutture spaziali ai servizi (escludendo i lanciatori).
L'azionariato della newco sarà condiviso tra Airbus, Leonardo e Thales che possederanno rispettivamente il 35%, 32,5% e 32,5% e opererà sotto controllo congiunto, con una governance bilanciata tra gli azionisti.
Il nuovo attore sarà in grado di unificare e rafforzare gli investimenti nei futuri prodotti e servizi spaziali, facendo leva sugli asset complementari e sulle elevate capacità delle tre aziende, favorendo i processi innovativi. Dall'unione è previsto si generino sinergie per un ammontare totale di diverse centinaia di milioni di euro all'anno sul risultato operativo a partire dal quinto anno successivo dalla sigla dell'accordo.
"Ciò che dobbiamo tenere a mente è che il progetto che stiamo presentando è in

51 Michel Cabirol, "Spatial: Airbus, Thales et Leonardo lancent un avant-projet de fusion", *La Tribune*, 28 marzo 2025
52 Airbus sito web, Airbus, Leonardo and Thales sign Memorandum of Understanding to create a leading European player in space, 23 ottobre 2024

linea con le esigenze dell'Europa e degli Stati membri", ha evidenziato un manager di Airbus nel corso della conference call con i giornalisti[53], sottolineando che il mercato su cui insisterà la newco è "molto competitivo a livello globale" sia se si guarda ai principali player americani come Lockheed Martin e Boeing sia in Europa con Ohb, Aerospacelab o altre start up in arrivo.

Al termine dell'operazione, la nuova società sarà così strutturata: Airbus contribuirà con i suoi business Space Systems e Space Digital, provenienti da Airbus Defence and Space. Leonardo contribuirà con la sua Divisione Spazio, includendo anche le quote in Telespazio e Thales Alenia Space. Da parte sua Thales contribuirà principalmente con le sue quote in Thales Alenia Space, Telespazio e Thales SESO.

Per quanto riguarda la futura governance della newco, come già detto, è ispirata a MBDA, il consorzio missilistico tra Leonardo, Airbus e BAE Systems, come già anticipato nei mesi scorsi.

"Abbiamo quindi trovato un equilibrio simile a quello raggiunto con successo 25 anni fa con MBDA", ha osservato un manager di Airbus sottolineando la presenza di "aziende nazionali forti che preserveranno realmente la capacità degli Stati di gestire programmi sovrani e garantiranno la salvaguardia della loro sovranità, ma con forti funzioni trasversali organizzate da linee di business che garantiranno la coerenza dell'attività. Si tratta quindi di un delicato equilibrio, ma con il modello di MBDA, e forse un po' di Airbus: abbiamo trovato un buon equilibrio tra i due".

Riguardo alla collocazione geografica, la newco dello spazio avrà sede francese, a Tolosa, e team di lavoro distribuiti in tutta Europa e in particolare in Francia, Germania, Italia, Spagna e Regno Unito. "La società intende comunque lavorare e operare come una entità paneuropea", in base a quanto indicato da un manager di Thales in merito alla creazione del nuovo polo delle attività spaziali tra i tre gruppi.

Secondo la nota congiunta, la nuova società impiegherà circa 25.000 persone in tutta Europa e costituirà un player competitivo a livello mondiale potendo contare su un fatturato annuo di circa 6,5 miliardi di euro e su un portafoglio ordini che ammonta a più di tre anni di ricavi previsti.

Il completamento dell'operazione è "soggetto alle consuete condizioni, tra cui l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni normative".



53 Radiocr, "Leonardo: dialogo con Ue su ok newco Spazio, ma crediamo concorrenza garantita -2", 23 ottobre 2025

Il via libera dell'Antitrust Ue rappresenta un passaggio cruciale per garantire che la collaborazione non alteri la concorrenza nel mercato europeo e possa procedere nell'ambito delle regole sul consolidamento industriale.
L'iniziativa si inserisce dunque nel solco delle recenti operazioni di razionalizzazione promosse dalle istituzioni europee, che considerano la massa critica industriale un prerequisito per la competitività e per l'autonomia strategica.
Questa integrazione industriale consentirebbe: una riduzione delle duplicazioni produttive tra i principali gruppi europei; una razionalizzazione della catena di fornitura, con la creazione di un network comune di Pmi e centri di ricerca e la creazione di economie di scala, che potrebbero ridurre significativamente i costi unitari e i tempi di sviluppo.
La newco, inoltre, ha un valore geopolitico evidente: attraverso la condivisione di asset tecnologici e industriali, l'Europa si dota di uno strumento di autonomia operativa in un settore considerato critico per la sicurezza e la resilienza nazionale.
Il "recente annuncio di Airbus, Leonardo e Thales rappresenta la prima evidenza concreta del fatto che l'Europa sta affrontando il proprio declino in termini di sovranità tecnologica dall'inizio della seconda amministrazione Trump", secondo David Barker, gestore delle strategie GAM Star European Equity e GAM Star Continental European Equity.
"Prima di questa joint venture proposta, l'Europa di fatto competeva contro sé stessa, con tre aziende di dimensioni ridotte che fronteggiavano la crescente dominanza di SpaceX negli Stati Uniti" ha commentato l'analista considerando "questa operazione un passo positivo verso la ricostituzione dell'industria spaziale europea come forza globale, nonché un segnale che il progetto europeo potrebbe essere in grado di riaffermarsi in aree dove finora ha incontrato difficoltà, come la bancarizzazione transfrontaliera, i mercati dei capitali e il consolidamento della difesa".
D'altronde, ricorda Barker, "Airbus stessa rappresenta un esempio storico di consolidamento europeo di successo, nata dalla fusione di aziende aerospaziali francesi, tedesche, spagnole e britanniche, e che negli ultimi anni ha superato Boeing in termini di ordini e consegne. Anche MBDA, il campione europeo nel settore missilistico, è emersa grazie a un processo di consolidamento paneuropeo e ha generato 4,9 miliardi di euro di ricavi nel 2024". Pertanto, "questo annuncio lascia intravede-

re prospettive favorevoli per ulteriori processi di consolidamento transfrontaliero in Europa" ha concluso.
Allo stesso tempo, alcuni analisti sostengono che la collaborazione (ribattezzata da alcuni addetti ai lavori "Project FOMO"[54]) non riuscirà a invertire l'impatto di anni di tergiversazioni che hanno lasciato l'Europa in una posizione sfavorevole per competere, proprio mentre si avvia l'impegnativo compito di costruire la nuova rete satellitare sicura europea, IRIS².
"Credo che arrivi troppo tardi. L'azienda sarà impegnata in un processo di consolidamento per almeno i prossimi due anni: lo stesso periodo in cui si prevede che progetterà IRIS²", ha affermato il consulente satellitare Christian von der Ropp[55].
Dunque, con la firma del Memorandum of Understanding, Airbus, Leonardo e Thales aprono un nuovo capitolo per l'industria spaziale europea, puntando a rafforzare l'autonomia strategica del continente, valorizzare competenze e innovazione, e competere a livello globale, pur restando sotto la lente dei regolatori e con il confronto aperto con i sindacati, italiani e francesi, sulle ricadute industriali e occupazionali.



### 6.2 IRIS²: l'infrastruttura europea per la connettività sicura e il programma GOVSATCOM

Accanto al consolidamento industriale guidato dalle grandi alleanze, l'Unione europea ha intrapreso negli ultimi anni un percorso parallelo di costruzione di un'infrastruttura spaziale sovrana, concepita come pilastro della sicurezza, della resilienza e della connettività continentale. In questo contesto nasce IRIS².
Considerata la risposta europea a Starlink di Elon Musk, IRIS² – acronimo di Infrastruttura per la Resilienza, l'Interconnettività e la Sicurezza via satellite – prevede una rete da 290 satelliti multiorbitali, ovvero in orbite terrestri basse e medie, con l'obiettivo di iniziare le operazioni entro l'inizio del 2030. Si tratta di uno slittamento di tre anni in avanti rispetto all'obiettivo iniziale che prevedeva il primo dispiegamento già alla fine del 2024 e il servizio completo nel 2027.
Il progetto fornirà servizi di connettività sicura anche in caso di interruzione delle reti di comunicazioni terrestri causate da guerre, attacchi informatici o eventi climatici estremi, garantendo inoltre la copertura in zone remote e prive di connettività.

54 *Ibidem*, p. 2
55 *Ibidem*

L'Ue punta così a posizionarsi nel settore delle comunicazioni satellitare, oggi dominato dalle costellazioni private come Starlink (SpaceX) o Kuiper (Amazon), e dalle reti statali cinesi come Guowang. A differenza di questi modelli, l'infrastruttura europea nasce con una duplice ambizione: garantire la sovranità digitale dell'Unione e offrire un servizio di connettività sicura per istituzioni, forze armate, servizi di emergenza e attori economici critici.

La Commissione ha annunciato per la prima volta IRIS² a novembre 2022, dichiarando che il servizio sarebbe iniziato nel 2024 e avrebbe "costituito un nuovo pilastro spaziale per un'Europa digitale, resiliente e più sicura".

Dunque l'Europa ha già mancato questo primo obiettivo.

L'Unione europea sostiene il programma IRIS² con un investimento complessivo di 6 miliardi di euro, di cui 2,4 miliardi stanziati nell'ambito del Quadro finanziario pluriennale 2021-2027, mentre la parte restante sarà prevista nel bilancio del periodo 2028-2035. A queste risorse si aggiunge il contributo di 500 milioni di euro dell'ESA, approvato durante la conferenza ministeriale del novembre 2022, e 4,1 miliardi provenienti da investitori privati, che completano il finanziamento pubblico-privato dell'iniziativa.

Lo scorso 16 dicembre la Commissione europea ha siglato[56] il contratto di concessione per IRIS², con il consorzio SpaceRise (composto da Ses, Eutelsat e Hispasat) che svilupperà, dispiegherà e gestirà il nuovo sistema dell'Unione europea. Al momento non è in orbita nessun satellite IRIS², al contrario degli oltre 8mila satelliti Starlink.

Il programma, che si affianca e integra GOVSATCOM, prevede la realizzazione di una costellazione multi-orbita (LEO, MEO e GEO) composta da satelliti governativi e commerciali interoperabili, in grado di assicurare resilienza e continuità operativa anche in scenari di crisi o di guerra ibrida. In particolare, IRIS² fornirà servizi di comunicazione cifrata a istituzioni europee, agenzie nazionali, missioni della Politica di Sicurezza e Difesa Comune (PSDC), ma anche a operatori civili che gestiscono infrastrutture critiche, come reti energetiche, trasporti e servizi finanziari.

L'Italia svolge un ruolo di primo piano nell'implementazione infrastrutturale di



56 Commissione europea, "La Commissione compie il prossimo passo verso l'installazione del sistema satellitare sicuro IRIS²", comunicato stampa, 16 dicembre 2024

IRIS². Lo scorso marzo, il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha annunciato che il Centro Spaziale del Fucino di Telespazio è stato individuato in sede europea come il principale dei tre centri di controllo della nuova costellazione satellitare. La scelta conferma la solidità della filiera spaziale nazionale e il posizionamento dell'Italia come hub operativo per le comunicazioni sicure europee. IRIS² rappresenta uno dei progetti più ambiziosi mai lanciati dall'Unione nel settore spaziale. La Commissione, attraverso la DG DEFIS, ne coordina lo sviluppo, mentre l'Agenzia europea per il programma spaziale (EUSPA) ne gestisce gli aspetti operativi e di sicurezza.

Non si tratta soltanto di un programma tecnico, ma di un progetto politico e strategico. Esso traduce nella dimensione spaziale il principio della sovranità tecnologica europea, riaffermato dopo la crisi energetica e la guerra in Ucraina, e si inserisce nella più ampia architettura della "European Secure Connectivity Initiative", parte integrante della strategia Ue per la difesa e la cybersicurezza.

La connessione con GOVSATCOM è cruciale: quest'ultimo programma, già avviato con l'obiettivo di fornire servizi di comunicazione sicuri ai governi, alle forze armate e alle missioni civili europee, rappresenta la componente istituzionale su cui IRIS² innesta l'infrastruttura tecnologica e la rete operativa. Insieme, GOVSATCOM e IRIS² costituiscono il doppio pilastro della connettività sovrana europea, complementare ai sistemi di osservazione Copernicus e di navigazione Galileo, e volto a garantire all'Europa un accesso sicuro, autonomo e resiliente allo spazio e ai suoi servizi.

In prospettiva, la costellazione europea diventerà un fattore abilitante per la difesa comune, il monitoraggio delle crisi e la gestione delle operazioni militari coordinate a livello Ue e Nato.

In questo senso, la complementarità tra consolidamento industriale e integrazione infrastrutturale appare evidente: da un lato, la joint venture tra Airbus, Thales e Leonardo mira a concentrare competenze e capacità produttive; dall'altro, IRIS² e GOVSATCOM rappresentano la traduzione istituzionale di questa visione industriale, creando il quadro politico e operativo entro cui potrà svilupparsi la futura "Europa dello spazio".

### 6.3 Verso una sovranità spaziale europea

Il percorso che l'Europa ha intrapreso nello spazio rappresenta molto più di un'evoluzione tecnologica: è un passaggio strategico e identitario. La combinazione tra il consolidamento industriale (esemplificato dalla nascita della joint venture Airbus–Thales–Leonardo) e l'implementazione di programmi infrastrutturali come IRIS² e GOVSATCOM disegna una nuova geografia della potenza europea, in cui lo spazio non è più soltanto un dominio scientifico o economico, ma una dimensione operativa della sicurezza e della sovranità.

In un contesto internazionale dominato da attori extraeuropei – Stati Uniti, Cina, India – e da colossi privati come SpaceX o Amazon, l'Europa ha compreso che la frammentazione non è più sostenibile. Senza massa critica, capacità industriale coordinata e infrastrutture sovrane, il Vecchio continente rischia di restare un utilizzatore passivo di tecnologie sviluppate altrove, con tutte le implicazioni che ciò comporta per la sicurezza dei dati, delle comunicazioni e delle operazioni militari.

La nuova stagione del consolidamento spaziale europeo nasce dunque dall'esigenza di riappropriarsi di strumenti strategici, di creare un ecosistema competitivo e indipendente, e di tradurre in realtà il concetto – spesso evocato ma raramente realizzato – di autonomia strategica europea. L'alleanza tra Airbus, Thales e Leonardo costituisce un primo passo nella costruzione di un "campione europeo dello spazio", analogo a quanto avvenuto nei missili con MBDA o nell'aeronautica con Airbus. Allo stesso modo, IRIS² e GOVSATCOM forniscono l'ossatura tecnologica e istituzionale su cui potrà reggersi la futura architettura di sicurezza orbitale dell'Unione.

Non si tratta, tuttavia, di un processo privo di sfide. Restano aperti nodi rilevanti: la governance industriale tra i partner, il coordinamento politico tra Stati membri con interessi divergenti, le regole di accesso e protezione dei dati sensibili, e il rapporto con la Nato, che continua a rappresentare il principale ombrello di sicurezza dell'Europa. Ma, al di là delle difficoltà, il segnale è chiaro: Bruxelles ha scelto di investire nello spazio non solo come leva economica, ma come spina dorsale della propria sicurezza collettiva.

In questa prospettiva, il consolidamento spaziale appare come uno dei laboratori più avanzati del progetto europeo di difesa comune. La creazione di un ecosistema industriale integrato, sostenuto da infrastrutture sicure e da un quadro politico coerente,

potrebbe diventare il modello da replicare negli altri domini – cyber, aereo, terrestre e navale – dove la frammentazione resta ancora oggi il principale ostacolo all'efficacia europea.

La traiettoria è tracciata: lo spazio, da simbolo di competizione nazionale, si sta trasformando nel nuovo terreno dell'integrazione europea, dove innovazione, industria e sicurezza convergono per dare forma a una vera sovranità spaziale dell'Europa.

## 7. CONSOLIDAMENTO NAVALE E IL POLO NAZIONALE SUBACQUEO IN ITALIA

Il settore navale europeo rappresenta una delle sfide più complesse in termini di consolidamento industriale e strategico. Storicamente caratterizzato da una forte frammentazione, il comparto ha visto la coesistenza di cantieri nazionali indipendenti e di sistemi militari diversificati, con limitata interoperabilità tra Paesi.
Negli ultimi anni, tuttavia, l'Europa ha avviato un percorso di integrazione progressiva nel dominio marittimo, spinta dall'esigenza di ridurre la duplicazione dei programmi, razionalizzare le piattaforme e rafforzare la propria autonomia strategica.
In questo quadro, l'Italia gioca un ruolo centrale sia sul piano industriale sia su quello tecnologico con la cooperazione europea nel programma European Patrol Corvette (EPC)[57].

### 7.1 L'iniziativa European Patrol Corvette (EPC): un pilastro del consolidamento navale europeo



L'European Patrol Corvette (EPC) rappresenta uno dei progetti più emblematici della Permanent Structured Cooperation (PESCO), sostenuto dalla Commissione europea e cofinanziato dal Fondo Europeo per la Difesa (EDF). Si tratta di un programma congiunto tra Italia, Francia, Spagna e Grecia, destinato a sviluppare una nuova classe di corvette modulari europee, versatili e adattabili a differenti profili operativi – dalla sorveglianza marittima alla protezione delle linee di comunicazione, fino alle missioni di difesa costiera e antisommergibile.
A novembre del 2019 nell'ambito della Cooperazione Strutturata Permanente dell'Unione europea (PESCO) in materia di difesa è stato selezionato il progetto dell'European Patrol Corvette come unico programma maggiore in campo navale.
La corvetta europea sarà una nave militare del tipo pattugliatore, dotata di spiccate doti di flessibilità, in grado di svolgere molteplici missioni e pertanto sia compiti di "presenza e sorveglianza" sia quelli con un profilo "combat".
I primi player a declinare il programma sotto il profilo industriale sono stati, ad

57 Agenzia europea per la Difesa (EDA), PESCO Project: European Patrol Corvette (EPC), European Defence Agency official website, 2024

inizio 2020, Naviris (la jv tra Fincantieri e Naval Group) Fincantieri, Naval Group e Navantia, con il sostegno della marina spagnola, italiana e francese; successivamente, anche la Grecia ha aderito al progetto.
A febbraio 2021, poiché per l'accesso ai programmi finanzianti da EDF sono necessari almeno tre Stati membri, Naviris e la Società spagnola Navantia hanno firmato un Memorandum of Understanding finalizzato all'ampliamento della cooperazione industriale per il programma della European Patrol Corvette. Il comitato direttivo dell'EDA, a cui l'Italia aveva chiesto sostegno, ha approvato nel gennaio 2021 il lancio di uno specifico progetto sotto l'egida dell'EDA, che contribuirà all'implementazione del progetto dell'EPC.
Nel luglio 2022 la Commissione europea ha selezionato la proposta presentata dal consorzio guidato da Naviris insieme a Fincantieri, Naval Group e Navantia per il programma "MMPC – Modular and Multirole Patrol Corvette". In seguito, nell'ottobre 2022 gli ad delle quattro società hanno firmato ad Euronaval un accordo preliminare consortile, che mira a disciplinare l'esecuzione del bando.
Il 24 ottobre 2023 l'Organizzazione per la Cooperazione in materia di Armamenti (OCCAR) ha firmato con il Consorzio coordinato da Naviris (la jv tra l'italiana Fincantieri e la francese Naval Group) e che riunisce Fincantieri Naval Group, la spagnola Navantia e altri componenti da Grecia, Danimarca e Norvegia, tutti i documenti contrattuali relativi alla Modular and Multirole Patrol Corvette (MMPC) per l'attuazione della prima fase del progetto European Patrol Corvette (EPC)[58].
Per l'Italia, il programma EPC costituisce una opportunità importante per tutte le aziende della filiera italiana della difesa (Fincantieri, Leonardo, MDBA, ELT...) a fronte della loro esperienza su programmi sfidanti da Nave Cavour, ai caccia-torpediniere della classe Orizzonte, alle Fregate europee multi-missione (FREMM IT) e in ultimo sui Pattugliatori Polivalenti d'Altura (PPA), e di una comprovata ed articolata capacità di offerta che spazia dal campo navale ai sistemi di combattimento, all'elettronica, alla missilistica.
In particolare, ELT Group ha progettato il primo sistema antidrone navale integrato europeo, destinato a equipaggiare le nuove FREMM EVO della Marina Militare. Una configurazione di rapido impiego del sistema è già installata su una unità clas-



58 Chiara Rossi, "Fincantieri, Naval Group e Navantia, come salpa il progetto della corvetta europea del futuro", *Start Magazine*, 26 ottobre 2023

se FREMM attualmente impiegata in scenari operativi, segnando un avanzamento significativo nella protezione delle piattaforme navali contro minacce aeree di piccola dimensione e natura asimmetrica.
L'EPC non è solo un progetto navale, ma una pietra angolare della politica industriale della difesa europea, capace di fungere da catalizzatore per ulteriori programmi congiunti nel dominio marittimo. In prospettiva, l'integrazione di piattaforme comuni come l'EPC con iniziative nazionali di alta specializzazione – come il Polo subacqueo italiano – può dare vita a un ecosistema marittimo europeo multilivello, che combina capacità di superficie, subacquee e digitali sotto una governance industriale condivisa.

### 7.2 Il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea: la declinazione italiana del consolidamento

All'interno di questa visione, l'Italia ha avviato un progetto complementare di natura nazionale ma con vocazione europea: il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea (PNS)[59], inaugurato nel dicembre 2023 a La Spezia alla presenza dei ministri Guido Crosetto e Nello Musumeci[60].
Il Polo, posto sotto l'egida della marina militare, utilizza le infrastrutture del Centro di supporto e sperimentazione navale e si configura come incubatore tecnologico e operativo per la sicurezza del dominio sottomarino e delle sue infrastrutture critiche – dalle dorsali di dati ai gasdotti, fino alle piattaforme energetiche offshore.
Il polo riunirà infatti i player nel mondo della subacquea: dalle piccole e medie imprese, alle micro imprese, oltre che dai grandi gruppi industriali (Leonardo e Fincantieri *in primis* ma anche ELT Group, Eni e Sparkle) oltre al mondo dell'università e della ricerca e punta alla creazione di start up sfruttando la vicinanza del Centre for maritime research della Nato.

### 7.3 La strategicità del dominio subacqueo

"Quella subacquea è una dimensione strategica. La Difesa è un catalizzatore per riunire competenze e creare sinergie tra Istituzioni e privati. Questo Polo sarà patrimonio nazionale consolidando la guida italiana in questo ambito. Molti interessi

59 Marina militare – "Dimensione Subacquea – Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, inaugurato nel 2023 a LaSpezia". Disponibile sul sito ufficiale della marina militare
60 Ministero della Difesa/ministero per la Protezione civile e le politiche del mare-Comunicato: "Inaugurato il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea a La Spezia"

vitali del Paese si sviluppano sotto la superficie del mare. Oggi inauguriamo il Polo Nazionale Dimensione Subacquea, un investimento per promuovere la cooperazione tra eccellenze. Il mondo subacqueo rappresenta un enorme potenziale di crescita per l'Italia" ha dichiarato il ministro Crosetto, durante l'inaugurazione.

Il PNS riunisce attori pubblici e privati del settore subacqueo: dalle Pmi innovative alle microimprese, dai grandi gruppi (Leonardo e Fincantieri) fino a soggetti industriali non tradizionalmente militari come Eni e Sparkle, oltre al mondo della ricerca e dell'università. In sinergia con il Centre for Maritime Research della Nato, il Polo punta a creare un vero cluster subacqueo nazionale, favorendo lo sviluppo di start up e il trasferimento tecnologico in chiave dual-use.

Un ruolo di primo piano è ricoperto da Fincantieri, potenziale "aggregatore" del Polo e motore industriale del comparto underwater. Come ha sottolineato l'amministratore delegato Pierroberto Folgiero, il mercato globale del settore *underwater* è stimato in circa 50 miliardi di euro all'anno, un ambito in cui sicurezza, energia e tecnologia convergono.

Secondo l'ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto, presidente del Comitato di Direzione Strategica del PNS nominato nuovo Capo di Stato Maggiore della marina militare con l'approvazione del Consiglio dei ministri del 28 ottobre 2025: "Il Polo nasce per essere un'inedita quanto vigorosa espressione del nostro sistema-Paese, con l'obiettivo di promuovere, facilitare e coordinare la cooperazione fra le strutture nazionali pubbliche e private operanti nella dimensione subacquea. La sua natura intergovernativa e interdisciplinare lo rende catalizzatore del cluster subacqueo, valorizzando la capacità di innovazione e la sovranità tecnologica della filiera nazionale"[61].

Il Polo nazionale si configura dunque come hub europeo di eccellenza, capace di esportare competenze e prodotti, contribuendo direttamente alle missioni Nato e Ue. È il tassello nazionale di una strategia più ampia di consolidamento marittimo europeo, in cui la sinergia tra EPC e PNS rappresenta l'integrazione tra superficie e profondità, industria e ricerca, Europa e Italia.



61 Chiara Rossi, "A che punto è il Polo nazionale della Subacquea? Parla l'ammiraglio Berutti Bergotto", Startmag.it, 10 maggio 2025

### 7.4 Verso un ecosistema marittimo integrato europeo

Il consolidamento navale non riguarda soltanto le piattaforme, ma anche la supply chain, la manutenzione, la formazione del personale e la gestione dei dati marittimi. In questo senso, la creazione di centri di competenza, hub tecnologici e standard condivisi rappresenta un vantaggio competitivo e una garanzia di sostenibilità a lungo termine.

L'esperienza italiana nel settore subacqueo e la partecipazione al programma EPC dimostrano come la cooperazione tra grandi aziende, Pmi e istituti scientifici possa diventare un modello replicabile anche in altri comparti della difesa europea.

## 8. IL POLO TERRESTRE LEONARDO-RHEINMETALL: UN TASSELLO VERSO IL CONSOLIDAMENTO EUROPEO

Il comparto terrestre dell'industria della difesa europea è tradizionalmente uno dei più frammentati[62]. A differenza del settore aeronautico e, in misura crescente, di quello navale, dove negli ultimi decenni si è assistito a processi di integrazione e a un progressivo consolidamento industriale, i sistemi terrestri hanno continuato a essere sviluppati principalmente a livello nazionale.

Carri armati, veicoli blindati, artiglieria semovente, munizionamento: quasi ogni Paese europeo ha mantenuto linee produttive proprie, alimentando la duplicazione di capacità e la dispersione di risorse. Ne è scaturito un panorama industriale assai frammentato, con conseguenze dirette sia in termini di costi sia di interoperabilità operativa.

Basti pensare che attualmente ci sono 13 diversi modelli di carri armati[63] nelle forze armate dei Paesi europei a dimostrazione del fatto di quanto sia frammentato il potenziale militare Ue.



Questa disgregazione rende complesso avviare programmi di ammodernamento comuni e riduce le economie di scala, soprattutto se comparato con gli Stati Uniti, che da decenni concentrano gran parte degli investimenti su pochi sistemi di riferimento.

In questo contesto, la nascita del Polo terrestre per l'Italia, frutto dell'alleanza tra Leonardo e la tedesca Rheinmetall, rappresenta un passaggio di discontinuità: non un consolidamento completo del settore europeo, ma un primo segnale tangibile nella direzione di una maggiore razionalizzazione.

Il progetto del Polo terrestre Leonardo-Rheinmetall non nasce all'improvviso, ma è il risultato di un percorso graduale, legato sia a dinamiche europee sia a scelte industriali nazionali.

Già tra il 2018 e il 2019, con il lancio del programma franco-tedesco MGCS (Main

62 Sylvia Pfeifer, Clara Murray, Silvia Sciorilli Borrelli, Leila Abboud e Patricia Nilsson, "European defence industry's search for scale", *Financial Times*, 13 febbraio 2025

63 Alessio Capacci, Enrico Franzetti, "13 tipi di carri armati e 14 tipi di caccia in Ue: non sono troppi?", Osservatorio Conti Pubblici italiani, 24 marzo 2025

Ground Combat System)[64] per il carro armato europeo di nuova generazione, si sedimentava l'idea che il settore terrestre europeo dovesse muoversi verso forme di integrazione.

Lanciato da Francia e Germania nel 2017 – insieme al parallelo FCAS[65] per il caccia di sesta generazione – il MGCS è il programma per il sistema di combattimento terrestre del futuro. A partire dal 2040, l'MGCS dovrebbe sostituire i carri armati Leopard 2 e Leclerc, in servizio rispettivamente negli eserciti tedesco e francese.

Al progetto partecipano le seguenti aziende: Knds, consorzio franco-tedesco formato dai gruppi per la difesa Krauss-Maffei Wegmann (Kmw, Germania) e Nexter Defence Systems (Francia), Rheinmetall, basata a Düsseldorf e la francese Thales.

Il nostro Paese è membro osservatore del programma MGCS dall'estate del 2022[66].

A fine 2023 il colosso della difesa italiano Leonardo e Knds avevano siglato un accordo strategico considerato dagli esperti "un passaggio fondamentale per la costituzione del Polo Industriale Terrestre europeo"[67]. Tuttavia, nell'estate 2024 Leonardo e Knds hanno abbandonato le trattative di formalizzare una partnership volta a "definire una configurazione comune per il programma Main Battle Tank dell'Esercito italiano e per sviluppare una più ampia collaborazione industriale"[68].

Oltre l'Italia anche i Paesi Bassi avevano espresso interesse per il programma, insieme a Belgio, Spagna, Norvegia, Svezia e Regno Unito, diventati tutti formalmente membri osservatori nel 2021. Tuttavia MGCS è solo franco-tedesco per ora. Secondo la filiale francese di Knds, il progetto societario tra le società di difesa Knds, Rheinmetall e Thales per lo sviluppo di un futuro carro armato da battaglia rimarrà per ora chiuso agli altri azionisti[69].

Nel frattempo, nel nostro Paese Leonardo si è alleato con la tedesca Rheinmetall nel campo terrestre costituendo la joint venture LRMV che prevede di consegnare entro il 2029 i primi 100 carri armati della commessa per l'Esercito italiano[70]. Una partnership "naturale" tra due aziende industriali che intendono sviluppare

64 Marc Chassillan, "Quel calibre pour le future char franco-allemand (MGCS)?", Défense Nationale, 28 February 2019

65 Johanna Möhring, Troubled Twins: "The FCAS and MGCS Weapon Systems and Franco-German Co-operation", The French Institute of International Relations (Ifri), dicembre 2023

66 Luca Peruzzi, "Le intese tra Francia e Germania sul carro MGCS e i riflessi sull'Italia", Analisi Difesa, 29 aprile 2024

67 Ministero Difesa, "Knds e Leonardo siglano un'alleanza strategica", comunicato stampa n. 24/2023

68 Leonardo comunica l'interruzione delle trattative con Knds sulla creazione di una alleanza strategica, comunicato stampa Leonardo, 11 giugno 2024

69 Rudy Ruitenberg, "French-German tank project company is closed to partners for now", *Defense News*, 8 maggio 2024

70 Nasce la Joint Venture Leonardo-Rheinmetall: nuovo player nella produzione europea dei sistemi di difesa terrestre, comunicato stampa Leonardo, 15 ottobre 2024

insieme “un sistema di combattimento per i prossimi 40-50 anni, un carro armato connesso a satelliti e droni” secondo l’ad di Leonardo Roberto Cingolani.
Sul confronto tra l’asse Leonardo-Rheinmetall e il franco-tedesco del Main Ground Combat System, il numero uno di Leonardo ha osservato: “La differenza è che il MGCS è solo un annuncio e noi sappiamo già come dividerci il lavoro nei prossimi 15 anni. E stiamo sviluppando per un ordine concreto: l’Esercito italiano vuole modernizzare i suoi sistemi terrestri e ci ordinerà carri armati per oltre 20 miliardi di euro nei prossimi anni”[71].
Già nel 2020, Leonardo ha avviato una riflessione interna sulla necessità di razionalizzare le proprie attività nel comparto terrestre. Le prospettive di mercato, in uno scenario frammentato e competitivo, apparivano infatti limitate se affrontate in autonomia.
Parallelamente, Rheinmetall, a partire dal 2021, intensifica la propria strategia di espansione internazionale. L’azienda tedesca, pur centrale nei programmi franco-tedeschi, guarda con interesse a partnership estere, consapevole delle difficoltà di governance che caratterizzano il MGCS e della crescente esigenza di allargare le collaborazioni oltre l’asse Parigi-Berlino.



L’invasione russa dell’Ucraina nel 2022 segna una svolta: la guerra evidenzia la rinnovata centralità dei sistemi terrestri – artiglieria, veicoli corazzati, munizionamento – e spinge i governi europei ad aumentare gli investimenti nel settore. Questo contesto accelera il confronto tra Roma e Berlino sulla necessità di rafforzare la cooperazione industriale.
Nella seconda metà del 2024, le due aziende annunciano ufficialmente la volontà di dar vita a un Polo terrestre nazionale in Italia, con Leonardo azionista di maggioranza e Rheinmetall partner strategico, per consolidare le competenze italiane e inserirle in un quadro europeo più ampio.
La joint venture italo-tedesca sarà prime contractor e systems integrator per l’ordine del ministero della Difesa, che in 10-15 anni prevede l’acquisto di 280 carri armati basati sul modello Panther di Rheinmetall e di 1.050 veicoli cingolati leggeri da fanteria sviluppati sulla piattaforma Lynx. Il valore della commessa supera i 20 miliardi di euro, ma l’obiettivo dichiarato dai ceo delle due società è guardare

71 Martin Hesse e Thomas Schulz, “Wir sollten nicht zulassen, dass die Nato zerfällt”, *Der Spiegel*, 9 aprile 2025

anche all'export, con la prospettiva di un mercato da circa 50 miliardi.
In occasione della presentazione del piano industriale aggiornato lo scorso marzo, l'ad di Leonardo Roberto Cingolani ha dichiarato che l'attività industriale si trova al momento iniziale della fase di presentazione dell'offerta a cui dovrebbe seguire l'assegnazione del contratto per la fine del 2025 e l'esecuzione del medesimo nel 2026[72].
"La commessa italiana vale 23 miliardi in 15 anni, ma il mercato è molto più ampio: avremo un prodotto competitivo a livello globale, dal Sudamerica al Medio Oriente", aveva spiegato a inizio anno l'ad di Rheinmetall Italia Alessandro Ercolani[73]. "Lo scenario è cambiato: digitalizzazione e connettività sono ormai requisiti imprescindibili. La partnership con Leonardo guarda al futuro, semina l'idea di una difesa comune europea e crea valore in Italia, dove resterà il 60% delle attività della joint venture", che avrà sede legale a Roma e operativa a La Spezia.
Per fronteggiare i giganti di Stati Uniti e Cina, i colossi nazionali della difesa Ue devono iniziare a fare sinergie e a puntare sullo sviluppo di joint venture o accordi all'interno del comparto industriale europeo nell'ottica di rendere sempre più efficaci e competitive le tecnologie progettate e prodotte in Europa, sollecita da tempo l'ad di Leonardo, Roberto Cingolani. Dove, come ben sottolineato da uno studio commissionato proprio dal gruppo guidato da Cingolani e realizzato in collaborazione con The European House-Ambrosetti, "Peace through security: the strategic role of digital technologies"[74], la dipendenza dagli Stati Uniti per l'acquisto di attrezzature per la difesa, con l'80% delle forniture extra-Ue proveniente dall'America, è fortissima.
Proprio per questo il numero uno di Leonardo continua a insistere sulla necessità di un consolidamento dell'industria europea della difesa per fare massa critica e competere meglio sui mercati internazionali. Come peraltro ha fatto il suo gruppo, da un lato, promuovendo l'alleanza con i tedeschi di Rheinmetall per la produzione di veicoli da combattimento, e dall'altro puntando a replicare lo stesso schema anche nello spazio, come già analizzato in precedenza.
In questa direzione, si inserisce anche l'acquisizione di Iveco Defence Vehicles



72 Luca Peruzzi, "La joint venture Leonardo-Rheinmetall Military Vehicles per i nuovi corazzati dell'Esercito", Analisi Difesa, 24 marzo 2025
73 Sara Deganello, "Rheinmetall, in Italia piano di 300 milioni in cinque anni", *Il Sole 24 Ore*, 22 gennaio 2025
74 Leonardo e The European House - Ambrosetti, "Peace through security: the strategic role of digital technologies", settembre 2024

(IDV). Lo scorso luglio il colosso della difesa e aerospazio ha sottoscritto infatti l'accordo di acquisizione di Iveco Defence, divisione di Iveco Group specializzata in equipaggiamenti per la difesa e la protezione civile, per un controvalore di 1,7 miliardi di euro (enterprise value) che sarà finanziato con la cassa disponibile. L'acquisizione, al momento in attesa del via libera definitivo, rappresenta un passaggio chiave per rafforzare il ruolo del nostro Paese nel quadro del consolidamento industriale europeo[75].

Proprio IDV aveva firmato nel novembre 2024 un accordo preliminare con Leonardo per la fornitura di parti funzionali per futuri contratti nell'ambito della joint venture Leonardo e Rheinmetall che produrrà il carro armato KF-51 Panther e il veicolo cingolato da combattimento KF-41 Lynx per l'Esercito italiano. Lo ha reso noto un comunicato di IDV in cui viene precisato che la partecipazione sarà "pari al 12-15% delle attività totali della joint venture per lo sviluppo e la produzione di veicoli terrestri da combattimento cingolati per l'Esercito italiano"[76].

### 8.1 Razionalizzazione e riduzione della frammentazione



La creazione di un polo nazionale guidato da Leonardo, in partnership con Rheinmetall, permette di concentrare competenze, know-how e capacità produttive sotto un'unica regia. Questo comporta almeno tre vantaggi principali. Innanzitutto efficienza industriale: riduzione delle duplicazioni di ricerca e sviluppo, razionalizzazione delle linee produttive e maggiore capacità di sfruttare economie di scala. Dopodiché chiarezza strategica: un unico attore di riferimento facilita il dialogo con il ministero della Difesa e con i partner europei, superando la dispersione di interlocutori tipica del passato.

Terzo, predisposizione all'integrazione europea: con un polo nazionale solido, l'Italia si presenta come partner affidabile e credibile nei programmi multinazionali. Se la razionalizzazione nazionale è un obiettivo importante, è la dimensione transnazionale a dare al progetto Leonardo-Rheinmetall una valenza europea.

Inoltre, l'Italia rafforza la propria candidatura a partecipare in modo più strutturato al Main Ground Combat System (MGCS). In un settore dominato dall'asse Parigi-Berlino, Roma rischiava di restare marginale. Il polo con Rheinmetall è un modo

75 Chiara Rossi, "Tutti i piani di Leonardo con Iveco Defence", Startmag.it, 31 luglio 2025

76 "IDV signs a preliminary agreement with Leonardo for defence sector supplies", comunicato stampa IDV, 11 novembre 2024

per rientrare nel gioco da una posizione di maggiore forza.
Oltre alla valenza industriale, il Polo terrestre ha un chiaro significato politico. L'Italia da tempo punta a consolidare la propria posizione nei settori strategici della difesa, per non ridursi al ruolo di semplice subfornitore nei grandi programmi europei.
Un elemento importante da sottolineare è che il Polo terrestre Leonardo-Rheinmetall non nasce come programma europeo formalmente riconosciuto, a differenza di iniziative come l'Eurodrone, co-finanziato dall'EDF[77].
Il Polo terrestre è invece un'iniziativa bilaterale a guida industriale. Ciò lo rende più flessibile e rapido da avviare, ma anche privo di quel supporto politico-finanziario che l'Unione europea mette a disposizione per i progetti co-finanziati. È, quindi, un tassello intermedio: un passo importante, ma non ancora il consolidamento pieno e strutturale del settore terrestre europeo.
Allo stesso tempo, riducendo la frammentazione e creando sinergie, l'iniziativa si allinea agli obiettivi di Bruxelles per un'industria più integrata.
Il Polo terrestre Leonardo-Rheinmetall segna quindi un passaggio di fase per l'Italia e, in prospettiva, per l'Europa.
Riducendo la frammentazione nazionale, creando sinergie con un leader continentale e rafforzando il posizionamento italiano, il progetto offre un contributo concreto alla costruzione di un'industria della difesa più solida e meno dispersiva.



### 8.2 Il Polo terrestre e la sfida del multi-dominio

Il concetto di multi-dominio rappresenta oggi una delle trasformazioni più profonde della difesa contemporanea.
La tradizionale distinzione tra spazio terrestre, marittimo, aereo e cibernetico sta rapidamente sfumando a favore di un approccio integrato, dove ogni piattaforma è parte di una rete più ampia di sensori, effettori e sistemi di comando.
In questo scenario, la superiorità non si misura più soltanto in termini di potenza di fuoco, ma nella capacità di connettere, coordinare e sincronizzare le diverse componenti operative in tempo reale.

77 Commissione europea, scheda tecnica, MALE RPAS |European Medium Altitude Long Endurance Remotely Piloted Aircraft System (MALE RPAS) - development until Preliminary Design Review (PDR)

L'integrazione multi-dominio consente di fondere dati provenienti da radar terrestri, satelliti, droni, piattaforme navali e sistemi cyber, creando un'unica situational awareness condivisa.
È un cambiamento di paradigma: la battaglia non si combatte più solo sul terreno, ma nello spettro informativo, nello spazio elettromagnetico e nel dominio cognitivo.
La difesa terrestre, in questo contesto, non è più un elemento isolato ma un nodo vitale di un sistema più ampio, capace di reagire con rapidità e precisione alle minacce ibride e simmetriche.
Il Polo terrestre Leonardo–Rheinmetall, oltre a rappresentare un passo concreto nel consolidamento industriale europeo, si configura quindi come un laboratorio di interoperabilità multi-dominio.
L'obiettivo non è soltanto razionalizzare la produzione di veicoli e sistemi corazzati, ma integrare sensoristica avanzata, capacità di comando e controllo (C4ISR), guerra elettronica, contromisure attive e supporto digitale in un'unica architettura coerente.
Un ecosistema di piattaforme interconnesse, in grado di comunicare tra loro e con gli altri domini operativi – terrestre, aereo, spaziale e cyber – secondo logiche di data fusion e cooperazione automatizzata.
In questo quadro, la guerra elettronica e le contromisure anti-drone assumono un valore strategico crescente. Le minacce emergenti, dagli sciami di UAV ai microdroni autonomi, rendono indispensabile la capacità di individuare e neutralizzare obiettivi a bassa quota e ridotta sezione radar, spesso operanti in modo coordinato e con Intelligenza artificiale integrata.
A completamento della componente terrestre, ELT Group porta in dote una capacità sovrana e consolidata nel contrasto ai droni malevoli.
Dal 2015 l'azienda ha sviluppato la prima soluzione ADRIAN (Anti-drone Interception Acquisition Neutralization), progettata per intercettare e neutralizzare mini e micro UAV in diversi scenari e ambienti operativi.
In risposta alla rapida evoluzione delle minacce, il sistema ha conosciuto successive evoluzioni, fino all'attuale KARMA (Kinetic Anti-dRone Mobile Asset), concepito per contrastare droni di classe 1 e 2, indipendentemente dalla piattaforma di

impiego.
La principale innovazione introdotta da KARMA è una telecamera stabilizzata a 360° a infrarossi, unica nel suo genere, che grazie a un sistema di tracking potenziato da Intelligenza artificiale garantisce la copertura completa dell'area circostante, la stima della distanza e della cinematica in movimento, nonché la capacità di rilevare, seguire e identificare droni ostili anche in condizioni notturne o di scarsa visibilità.
Questa telecamera consente al sistema di operare in modalità totalmente passiva, risultando invisibile sul piano elettromagnetico e perfettamente integrabile nel quadro tattico del Polo terrestre.
L'insieme di queste capacità – piattaforme corazzate connesse, sensori distribuiti, difese attive e contromisure elettroniche – dà forma a un ecosistema difensivo multi-dominio, che segna il passaggio dall'industria della difesa nazionale a una difesa europea interconnessa, intelligente e realmente integrata, capace di proiettare autonomia strategica e potenza tecnologica nel lungo periodo.

## 9. CONCLUSIONI

Il consolidamento dell'industria europea della difesa rappresenta oggi non solo una scelta economica, ma una necessità strategica per garantire sicurezza, autonomia decisionale e competitività nel lungo periodo. In un contesto geopolitico dominato da minacce ibride e multidimensionali, l'Europa deve costruire un modello di difesa capace di integrare spazio, cyber e digitale, superando la frammentazione nazionale e industriale che ne ha storicamente limitato l'efficacia.

Il futuro della sicurezza europea passa attraverso la creazione di una filiera nazionale ed europea della sicurezza digitale, fondata su standard comuni e coordinata da una Digital Sovereignty Authority europea, in grado di integrare competenze su spazio, cybersicurezza e Intelligenza artificiale.

Occorre investire in tecnologie dual-use e infrastrutture digitali sicure, promuovere ecosistemi di innovazione pubblico-privati e rafforzare la cooperazione tra industria, accademia e istituzioni. Solo un approccio sistemico e inclusivo può garantire una difesa digitale realmente integrata e una capacità di risposta coordinata alle sfide emergenti.

Investire nella difesa europea significa investire in una pace duratura, nella stabilità a lungo termine e nella resilienza democratica delle nostre società. Ma significa anche alimentare la crescita economica, sostenere la competitività tecnologica e favorire lo sviluppo regionale. La difesa, in questa prospettiva, diventa un motore di innovazione e coesione, capace di generare ricadute positive sull'intero sistema produttivo europeo.

In linea con la visione del *Libro bianco sulla difesa europea – Readiness 2030*[78], le priorità dovranno concentrarsi su: colmare le lacune di capacità e sostenere l'industria europea della difesa, semplificando le normative e razionalizzando i programmi industriali; rafforzare il mercato unico della difesa e accelerare la trasformazione digitale attraverso innovazioni dirompenti come l'Intelligenza artificiale e la tecnologia quantistica; promuovere la cooperazione operativa e l'interoperabilità



78 Commissione europea sito web, *Libro bianco sulla difesa europea – Prontezza per il 2030*

tra i diversi domini – terrestre, marittimo, aereo, spaziale e cibernetico – in un approccio realmente multi-dominio.
Solo costruendo un ecosistema industriale e tecnologico interconnesso, fondato su governance condivisa, innovazione e sovranità digitale, l'Europa potrà assicurarsi quella autonomia strategica che le consente di difendere i propri interessi, mantenere la propria libertà d'azione e contribuire alla stabilità internazionale con una voce unica e autorevole.

START MAGAZINE

icinn Istituto per la Cultura dell'Innovazione

innovative publishing

ISBN: 979---12-81-667--

9 791281 667020