

## L' auto tedesca in difesa

*di Tonia Mastrobuoni*

È un giorno assolato di metà maggio. In una vecchia fabbrica dismessa a Marienfelde, quartiere a sudest di Berlino, si tiene un seminario a porte chiuse dal titolo eloquente, "Dal prototipo all'arsenale". E le voci che si raccolgono tra le file di startupper e imprenditori sono le stesse che agitano il dibattito pubblico in Germania. Si può passare "dalle automobili ai carri armati" come titolano i giornali tedeschi? Si può salvare la crisi del cuore del manifatturiero tedesco puntando sulle armi? D'un lato c'è il tizio con gli occhiali che proietta slide e ripercorre, entusiasta, l'evoluzione della sua azienda, un classico "campione nascosto" che da decenni produce lenti ed è passato «dalla difesa — all'automotive — di nuovo alla difesa». I margini del bastione del manifatturiero calano visibilmente — è sufficiente pensare ai bollettini di guerra che arrivano regolarmente da Mercedes, Volkswagen o Bmw — e dunque «dobbiamo cercare nuovi mercati: eravamo già forti nella difesa, ora ci stiamo tornando». Nello spettro opposto, tra gli scettici, scopriamo un signore bavarese trapiantato in Turingia che tradizionalmente rifornisce le aziende automobilistiche e che non si fida, ad esempio, del boom dei droni. «L'innovazione è troppo rapida, se entri nel mercato adesso, rischi di puntare su un prodotto che dopo pochissimo tempo è obsoleto. È un po' come l'elettrico: tanti hanno rimproverato ai marchi tedeschi di non essere entrati in tempo. Ma quanto erano scarsi i primi modelli che sono usciti? Soltanto adesso si cominciano a produrre motori che hanno una durata lunga, che sono veramente appetibili. È stato saggio aspettare. Ed è la stessa cosa con la difesa: bisogna restare cauti» Sarà. Ma in Germania i numeri dell'industria della difesa sono in vertiginoso aumento. In media, le aziende del settore stanno registrando un boom dei fatturati del 30%. Quattro imprese tedesche sono tra le prime 100 nel mondo. E la Germania è assurta a livello globale a quarto maggiore esportatore di armi: la quota tedesca nel commercio mondiale è salita al 5,7% tra il 2021 e il 2025, stando all'istituto svedese Sipri. Un balzo del 15% rispetto al periodo precedente. Certo, un quarto delle armi esportate dall'industria tedesca è andata all'Ucraina, ma di recente i numeri stanno cambiando, e Rheinmetall sta producendo sempre di più per il mercato interno. Il colosso di Duesseldorf, trentatremila dipendenti, produttore di carri armati come Leopard, ha incassato un fatturato in aumento del 29% nel 2025. Per l'anno in corso le previsioni sono di un ulteriore balzo del 40-45%. Molto dell'attuale boom è frutto delle scelte del governo Merz. Che ha preventivato una spesa per la difesa che salirà dai 63 miliardi del 2025 a 162 miliardi entro il 2029, l'equivalente del 3,5% del Pil. Più della cifra che Vladimir Putin spende ora per la sua economia di guerra e per finanziare il conflitto in Ucraina. A questi fondi nazionali si aggiungono quelli messi a disposizione da Bruxelles per i Paesi Ue: 1,065 miliardi di euro sono stati stanziati già nel 2025 dall'European Defense Fund (Edf), altri 1,5 miliardi arrivano per il periodo 2025-27 dallo European Defense Industry Program (Edip). I risultati si riflettono, appunto,

nei boom degli utili e nei libretti gonfi di ordini. Secondo un'indagine di inizio 2026 dell'istituto economico Dikh, il 17% delle imprese tedesche è ormai attivo nella produzione di materiali per la difesa o beni dual-use (che possono essere usati sia in ambito civile che militare) o nell'indotto. E un altro 12,5% sta pensando di entrare nel business. E il Dikh prevede un giro di affari in aumento dell'11% per le imprese in parte o del tutto dedite alla produzione militare, che contrasta con il meno 9% previsto per il resto dell'industria. Per molti, la conclusione è ovvia: e se fosse l'industria delle armi a riassorbire le capacità in eccesso di quella automobilistica? La maggior parte degli analisti non ci crede: ritiene che il settore della difesa resterà una nicchia e che non potrà mai sostituire l'enorme mercato dell'auto. Ma intanto la potente associazione dell'industria automobilistica Vda calcola che nei prossimi dieci anni 135mila dei 700mila posti di lavoro potrebbero sparire. E qualche notizia che spunta dalle cronache quotidiane sembrerebbe confermare l'intenzione dei marchi della difesa, in rapida espansione e dunque affamati di fabbriche, di approfittare della crisi dei tradizionali campioni del manifatturiero. In Baden-Württemberg, una delle patrie dell'auto, casa di marchi come Porsche e Mercedes-Benz, qualcuno ci aveva raccontato prima delle elezioni regionali dello scorso marzo che finora i big dell'auto avevano avuto qualche scrupolo a entrare direttamente nell'industria bellica per ovvie ragioni storiche: Volkswagen, Mercedes e Bmw sono stati anche i marchi dell'infamia, della partecipazione all'industria bellica del Terzo Reich. Ma ora stanno valutando di entrare comunque nel succulento business della difesa per vie traverse. D'un lato vendendo gli stabilimenti in eccesso ai big delle armi: Knds, produttore franco-tedesco dei Leopard 2 e dei Puma, potrebbe rilevare una fabbrica Mercedes nel Brandeburgo. E l'amministratore delegato del colosso di Stoccarda, Ola Kaellenius, ha rivelato di recente di voler assumere «un ruolo positivo» nello sviluppo del settore della difesa, producendo veicoli militari. Infine, a Osnabrueck uno storico stabilimento VW potrebbe produrre in futuro componenti dell'Iron Dome israeliano. I colloqui sono in corso ma le trattative sono già il segnale che le timidezze dettate da ragioni storiche stanno svanendo: pecunia non olet.