

La sfida tecnologica non colta da Ursula

di Giuliano Noci

Arrivederci alla retorica, buongiorno al motore che non gira. Ursula von der Leyen ha parlato di «indipendenza tecnologica», «autonomia strategica», «mercato digitale per tutti», promettendo che l'Unione europea costruirà infrastrutture, regole, sandbox quantistiche. Bellissime fantasie, ma siamo su una strada piena di buche — una strada disastrosa, dissestata — e l'Europa ci viaggia sopra a bordo di un'auto che non ha cavalli, ha il serbatoio quasi vuoto e ogni tanto il motore lo accende con difficoltà. Per quanto il pilota stia gesticolando verso il cruscotto e l'orizzonte, il mezzo avanza poco, a scatti, con cigolii, mentre dietro la curva i veri rivali (Cina e ormai Usa) già sfrecciano. Dall'altra parte del mondo, sta peraltro accadendo qualcosa che non lascia spazio a illusioni: OpenAI e Oracle hanno firmato un contratto da 300 miliardi di dollari in potenza di calcolo nei prossimi cinque anni. Servono 4,5 gigawatt di energia — pari al consumo elettrico di circa 4 milioni di persone, o a quello prodotto da più di due dighe di Hoover. Questo non è uno slancio rivoluzionario di parole: è un cappio che stringe la competizione mondiale, un movimento che definisce chi detta i tempi tecnologici. E cosa fa l'Europa? Qual è la risposta che von der Leyen mette in campo? Qualche miliardo in più ad Horizon Europe, fondi modesti per start up, normative che frullano in interminabili dibattiti.

L'auto resta ferma, con ruote slittanti, carrozzeria arrugginita e nessuno che abbia il coraggio di spingere. Il combustibile di questa auto, oggi, si chiama dati e finanza: senza accesso massivo a informazioni e senza flussi di capitale l'auto si impantana. Eppure, proprio qui, l'Europa arranca: la Germania — patria di Ursula — continua a frenare l'integrazione finanziaria, perfino quella tra Unicredit e Commerzbank che

potrebbe dare vita a un campione europeo capace di immettere nel sistema il combustibile finanziario che serve. Un'auto senza benzina non parte, e noi sembriamo orgogliosi di tenerla a secco. Ci sono milioni di parole nella retorica: “sovrانيتà”, “etica”, “standard elevati”. Perfino progetti per il Made in Europe negli appalti. Ma quando si chiedono numeri concreti, cifre che superino le decine di miliardi in modo coerente, quando si chiedono scelte industriali audaci — gigafactory di chip, data center in Europa, catene del valore integrate — rimane il silenzio o l'astrazione: promesse che verranno vagliate, revisionate, ridimensionate. Perché l'Europa non è solo lenta, è impaurita. Ha paura di sbagliare, di sporcarsi le mani, di fare la mossa sbagliata. Così resta immobile, con l'illusione che la prudenza sia una virtù mentre in realtà diventa un freno a mano tirato. In un mondo in cui l'innovazione si misura in mesi, non in legislature, la nostra macchina resta a bordo strada a fare manutenzione al tergicristallo mentre gli altri hanno già cambiato il motore e raddoppiato la velocità. È un paradosso quasi comico: un continente che ha inventato l'automobile, oggi è incapace di fare il pieno a quella del proprio futuro. Il divario non è solo di risorse: è di tempismo, di visione. Altrove si pianifica la scalabilità, l'energia, la potenza computazionale. Si investe, si rischia. L'Europa parla di regole, di protezioni, ma non ha deciso di essere protagonista, parla di dazi interni al 45% ma non ha accettato che il rischio diventi strategia. E mentre il resto del mondo progetta strade lastricate d'asfalto nuovo, l'Europa continua a rattoppare buche, a fare corsie preferenziali per chi è già dentro, a parlare del domani come se potesse aspettare.

Se von der Leyen vuole davvero che ricordino questo discorso come qualcosa di più di un bel pezzo di ars oratoria, deve trasformare la retorica in metallo, acciaio, centrali, server farm, investimenti precisi e, da domani, rinunciare all'unanimità. Deve prendere l'auto vecchia, smontarla, ricostruirla pezzo per pezzo, metterle un motore che spinge, cavalli veri, il serbatoio pieno. L'Europa ha davanti una scelta cristallina: o si sveglia, accende quel motore, fa il pieno, monta pneumatici nuovi, e percorre la strada in velocità, evitando le frane; oppure continuerà, instancabile, a rotolare lentamente sulla sua strada accidentata, con vaneggi di autosufficienza, finché un giorno semplicemente sarà superata da chi non ha

perso tempo. La bravura di chi conduce non si misura dagli applausi, ma da quanti chilometri si porta davanti agli altri.