

GCAP, l’Italia apre ufficialmente alla Germania: retroscena, costi e incognite del caccia di sesta generazione

Pubblicato il 14/11/2026

Roma rompe gli indugi e dà il via libera politico all’ingresso di Berlino nel **Global Combat Air Programme (GCAP)**, il consorzio strategico per il caccia di sesta generazione guidato finora da Italia, Regno Unito e Giappone. La svolta arriva tramite una nota ufficiale di Palazzo Chigi che smentisce le recenti ricostruzioni di stampa su presunti veti italiani, ricomponendo una frattura diplomatica che nelle ultime settimane aveva agitato le cancellerie europee e Tokyo.

La smentita di Roma e il nodo dello status di «osservatore»

Il chiarimento del governo Meloni nasce per rispondere a un’indiscrezione pubblicata circa dieci giorni fa dal *Financial Times*, secondo cui l’Italia si sarebbe opposta alla piena adesione tedesca relegando Berlino al solo ruolo di osservatore.

Nella nota ufficiale, l’esecutivo italiano bolla tale ricostruzione come «del tutto fuorviante», chiarendo la reale portata della propria proposta:

- **Apertura storica:** Roma ribadisce di essere sempre stata favorevole all’allargamento del programma alla Germania, posizione confermata anche nell'ultima videoconferenza tra i partner.
- **Accelerazione senza ritardi:** Lo status iniziale di osservatore era stato concepito esclusivamente per favorire lo scambio immediato di informazioni e accelerare il percorso verso la piena adesione, senza limitare il futuro peso politico o industriale di Berlino né rallentare la tabella di marcia del progetto.

Le tensioni diplomatiche tra Londra, Roma e Tokyo

Dietro il comunicato distensivo si nasconde però un mese di forti attriti. Tutto ha avuto origine a inizio ottobre, quando il premier britannico Andy Burnham, in visita al cancelliere tedesco Friedrich Merz, ha invitato informalmente la Germania nel GCAP senza consultare preventivamente né Roma né Tokyo.
La mossa unilaterale di Londra aveva irritato profondamente gli altri due soci, spingendoli a pretendere delle scuse ufficiali (poi arrivate sotto forma di precisazione), ma per motivi diversi:

- **Il timore del Giappone:** Tokyo guarda con estrema apprensione al rapido riarmo cinese e pretende il rispetto assoluto della scadenza per la consegna dei primi velivoli, fissata al **2035**. L’ingresso di un nuovo partner rischia, agli occhi giapponesi, di complicare e ritardare lo sviluppo.
- **I timori industriali dell'Italia:** Roma punta a proteggere gli equilibri nella ripartizione del lavoro e delle commesse, già delicati tra i tre colossi attuali del programma: l'italiana **Leonardo**, la britannica **BAE Systems** e la giapponese **Mitsubishi**.

Il naufragio del FCAS e le alternative di Berlino

Il corteggiamento tra Berlino e il GCAP affonda le radici nella crisi del progetto rivale franco-tedesco **FCAS**. Già un anno e mezzo fa, il *Corriere della Sera* aveva rivelato per primo l’interesse tedesco per il consorzio italo-anglo-giapponese, scatenando allora l’ira dell’Eliseo e una lettera di protesta del presidente francese Emmanuel Macron a Friedrich Merz, preludio alla rottura ufficiale avvenuta pochi mesi dopo.

Nonostante l'apertura italiana, la scelta finale della Germania non è ancora scontata:

- **L'opzione Svezia:** Il comitato di esperti della Difesa tedesco raccomanda attualmente di evitare il GCAP e di puntare invece su una nuova alleanza con la svedese **Saab**, produttrice dei caccia Gripen.
- **L'impossibilità di fare da soli:** A differenza della Francia, che intende procedere in autonomia, la Germania non dispone del know-how tecnologico necessario per sviluppare da sola un caccia di sesta generazione.

Costi faraonici e la partita industriale di Airbus

Il GCAP — definito un «sistema dei sistemi» perché concepito come una vera e propria «portaerei volante» capace di coordinare satelliti, droni, radar e forze di terra — ha un valore stimato di oltre cento miliardi di euro .

L’eventuale ingresso della Germania presenta un doppio volto economico e industriale:

1. **Sollievo per i bilanci pubblici:** Dividere l'investimento con Berlino alleggerirebbe il peso finanziario per Roma e soprattutto per Londra, le cui casse pubbliche sono già al limite della sostenibilità.
2. **Rinegoziazione delle commesse:** L'arrivo della Germania comporterebbe l'ingresso di **Airbus** nella filiera produttiva — come confermano i recenti contatti tra BAE Systems e la stessa Airbus rivelati la scorsa settimana dal *Financial Times* — costringendo gli attuali partner industriali a cedere quote di lavoro.