

Il Pentagono chiama Detroit per produrre droni. E l’Italia a chi busserà?

Pubblicato il 25/11/2026

Mentre a Washington il Dipartimento della Difesa tratta con i colossi dell'auto come **General Motors e Ford** per trasformare le loro linee di montaggio in fabbriche di motori e componenti per droni militari, a Roma la notizia suona come un **campanello d'allarme geopolitico e industriale**. La nuova dottrina bellica impone **volumi di produzione di massa a basso costo** — milioni di velivoli senza pilota, simili a quelli che hanno ridefinito i conflitti contemporanei — che le sole aziende aerospaziali tradizionali non riescono a garantire.
Se gli Stati Uniti guardano alla loro storica *Motor City* per creare un arsenale su scala industriale, viene spontaneo chiedersi: **in uno scenario analogo, l’Italia a chi potrebbe rivolgersi?**

Il paradosso della "Fiat che non c'è più"

Per decenni, la risposta sarebbe stata scontata: **Torino**. Durante le due guerre mondiali e la Guerra Fredda, la Fiat non produceva soltanto automobili, ma motori aeronautici, velivoli, mezzi blindati e componenti strategici. Era il **perno di un ecosistema manifatturiero integrato** e profondamente radicato negli interessi nazionali.

Oggi quel soggetto non esiste più. Confluita nella multinazionale franco-olandese **Stellantis**, l'ex industria automobilistica nazionale vive una fase di profonda trasformazione e ridimensionamento. Nonostante una timida ripresa dei volumi nel corso del 2026 — trainata da alcuni poli come Melfi e Mirafiori — la produzione complessiva in Italia viaggia attorno ai **450.000 veicoli l'anno**, ben lontana dalla soglia del milione evocata dalle istituzioni.
Stabilimenti storici come Cassino attraversano crisi profonde e **il baricentro decisionale del gruppo è ormai lontano dai confini nazionali**. Chiedere oggi a Stellantis di riconvertire linee italiane per una commessa strategica del Ministero della Difesa significherebbe negoziare con un colosso globale che risponde a **logiche finanziarie transnazionali**, non a un piano industriale di sicurezza nazionale.

La carta delle PMI dell'indotto (e il rischio declino)

Se manca il "campione nazionale" dell'auto, resta però la sua spina dorsale: **la filiera della componentistica**. L'Italia vanta migliaia di **piccole e medie imprese meccaniche, meccatroniche ed elettroniche** — concentrate tra Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto — capaci di produrre attuatori, sensori, micro-motori e stampi di altissima precisione.
È esattamente ciò che il Pentagono sta chiedendo ai fornitori come Magna International o alle realtà più piccole del Michigan. Tuttavia, **l'indotto italiano dell'automotive è oggi schiacciato dalla transizione verso l'elettrico** e dal calo degli ordini interni. Una riconversione verso il **settore *dual-use* (civile e militare)** potrebbe rappresentare un'ancora di salvezza per molte aziende metalmeccaniche, ma **senza una regia statale forte e contratti pluriennali garantiti**, le PMI italiane non hanno né i capitali né le certificazioni per reggere l'urto da sole.

L'alternativa già in campo: il polo Leonardo-Baykar

A differenza degli Stati Uniti — dove le start-up dei droni faticano a scalare la produzione e hanno bisogno dell'industria pesante dell'auto — l'Italia ha scelto una strada diversa, **puntando direttamente sui suoi colossi della difesa**.
Il baricentro della strategia nazionale è **Leonardo**. L'ex Finmeccanica ha già avviato una profonda riorganizzazione per coprire l'intero spettro dei sistemi senza pilota, culminata nella **joint venture (LBA Systems) con il gigante turco Baykar** — uno dei leader mondiali nella

produzione di massa di droni tattici — unendo le piattaforme collaudate di Ankara all'elettronica e ai sensori di precisione italiani. A questo si affiancano le sinergie con **Fincantieri** sul fronte dei droni marini e subacquei e gli accordi internazionali per la co-produzione industriale con partner come l'Ucraina.

Conclusioni e prospettive future

La strategia guidata da Leonardo garantisce all'Italia un ruolo di primo piano sui droni ad alta tecnologia, sui sistemi complessi e sulla sensoristica avanzata, ma evidenzia una **netta divergenza rispetto al modello americano**: mentre Washington punta a riconvertire i giganti dell'auto per fare *onshoring* totale e produrre milioni di unità a basso costo, Roma affida la guida ai campioni della difesa e alle alleanze internazionali, **lasciando scoperto il fronte dei grandi volumi seriali**.

La guerra moderna non si combatte infatti solo con pochi droni sofisticati da milioni di euro, ma con **sciami di velivoli economici, sacrificabili, da produrre al ritmo di decine di migliaia al mese**. L'industria aerospaziale classica ragiona per lotti ridotti e standard elevatissimi; **solo la cultura industriale dell'automobile possiede il DNA della produzione di massa** a costi marginali decrescenti.

In definitiva, l'esperimento del Pentagono con Detroit lancia all'Italia una **lezione chiara sulla sovranità industriale**. Non potendo più contare su una Fiat nazionale a cui bussare nei momenti di crisi, il Paese non può permettersi di lasciare che il proprio immenso patrimonio di meccanica di precisione dell'indotto auto si restringa insieme al mercato delle quattro ruote. **La vera sfida per Roma** non è cercare un campione automobilistico che non c'è più, ma **costruire una regia pubblica capace di mettere in rete le PMI della componentistica meccanica con i giganti della difesa come Leonardo**. Solo saldando l'eccellenza tecnologica dell'aerospazio con la capacità manifatturiera della metalmeccanica diffusa l'Italia potrà garantirsi quella **massa critica produttiva** che, negli scenari geopolitici del futuro, conta esattamente quanto la tecnologia stessa.