



Volkswagen svolta bellica: dalle auto ai sistemi dell'Iron Dome

Pubblicato il 27/03/2026

La notizia è concreta, anche se l'accordo non risulta ancora chiuso: **Volkswagen** è in trattativa con la società israeliana **Rafael Advanced Defense Systems** per riconvertire il sito di **Osnabrück**, in **Bassa Sassonia**, dalla produzione automobilistica alla realizzazione di **componenti** per il sistema di difesa antimissile **Iron Dome**. Secondo le informazioni riportate da **Reuters**, che cita il *Financial Times*, Volkswagen ha precisato di **escludere** la produzione diretta di **armi**, ma sta studiando alternative industriali per il sito, dove lavorano circa **2.300 persone** e dove la produzione del **T-Roc Cabriolet** è destinata a terminare nel **2027**.

Per capire la portata della vicenda bisogna ricordare che **Iron Dome** è uno dei sistemi di difesa più noti al mondo: Rafael lo descrive come una piattaforma **multi-missione** per la protezione contro minacce a corto raggio, già impiegata operativamente da anni. Proprio per questo, l'eventuale ingresso di Volkswagen nella sua filiera non sarebbe una semplice operazione tattica, ma il segnale di una più ampia trasformazione industriale europea.

Il nodo centrale è il futuro di **Osnabrück**. Dopo l'accordo sindacale di fine **2024**, Volkswagen si è impegnata a cercare un riutilizzo per il sito invece di lasciarlo spegnere senza alternative. In questo senso, la pista Rafael appare come un possibile sbocco industriale capace di salvaguardare occupazione e competenze manifatturiere in un momento di forte pressione sul gruppo.



Non è un caso isolato: l'auto tedesca cerca sbocchi nella difesa

La possibile intesa con **Rafael** non nasce nel vuoto. Negli ultimi mesi Volkswagen ha esplorato più strade nel comparto della **difesa**. A marzo **2025** l'amministratore delegato di **Rheinmetall** aveva definito il sito di Osnabrück "molto adatto" a produzioni militari, e nel marzo **2026** Volkswagen ha anche mostrato a una fiera di settore prototipi di veicoli sviluppati nello stabilimento per testare l'interesse del mercato. I colloqui con Rheinmetall, però, non hanno portato a una soluzione operativa.

In parallelo, **Rheinmetall** è ormai un attore chiave del riarmo europeo ed è legata all'italiana **Leonardo** in una joint venture paritetica, **Leonardo Rheinmetall Military Vehicles**, nata per sviluppare e produrre nuovi veicoli militari terrestri. Questo conferma che in Europa si sta consolidando una filiera industriale della difesa sempre più integrata, dentro la quale anche pezzi storici dell'industria automobilistica possono trovare nuove funzioni.

Dunque la vera notizia non è solo che una fabbrica d'auto possa produrre per **Iron Dome**. La notizia è che la **Germania** sta prendendo sul serio la riconversione di una parte della sua potenza industriale verso produzioni considerate strategiche. Non siamo più davanti a un'ipotesi teorica: siamo dentro una fase in cui l'industria manifatturiera tedesca cerca nuovi mercati, e la **difesa** è ormai uno dei più evidenti.



Volkswagen svolta bellica: dalle auto ai sistemi dell'Iron Dome

Le vere cause: crisi dell'auto, concorrenza cinese e riarmo europeo

La spinta verso queste riconversioni nasce anzitutto dalla crisi di una parte dell'industria automobilistica europea e tedesca. Volkswagen ha avviato una dura ristrutturazione in Germania, con oltre **35.000** tagli occupazionali futuri annunciati a fine **2024** e con la decisione di cessare la produzione a **Osnabrück** nel **2027** se non emergerà un nuovo progetto industriale.

A pesare c'è anche la **concorrenza cinese**, che non può essere liquidata solo come slogan politico: l'Unione europea ha imposto da ottobre **2024** dazi compensativi sulle auto elettriche cinesi dopo aver concluso che la loro filiera beneficiava di **sussidi pubblici distorsivi**. Nel frattempo la presenza dei costruttori cinesi in Europa continua a crescere, mentre i costruttori tedeschi perdono terreno proprio in **Cina**, che era stata uno dei loro mercati decisivi.

Va però aggiunta una correzione importante: non è del tutto esatto parlare oggi di **crollo generalizzato** dell'auto elettrica in Europa. I dati **ACEA** mostrano che nel **2025** le auto

battery electric hanno raggiunto il **17,4%** del mercato UE, in crescita dal **13,6%** del 2024, e nei primi due mesi del **2026** sono salite al **18,8%**. Il problema, quindi, non è solo la debolezza della domanda: è soprattutto la difficoltà dei gruppi europei a difendere **margini**, quote di mercato e competitività dentro una transizione molto più dura del previsto.

Infine c'è la dimensione geopolitica. Con il voto del Bundestag del **18 marzo 2025**, la Germania ha approvato una svolta storica nella spesa pubblica, allentando il freno al debito per la **difesa** e aprendo a un massiccio aumento degli investimenti strategici. È il riflesso di due paure convergenti: da un lato la minaccia resa evidente dall'invasione russa dell'**Ucraina**, dall'altro l'idea che l'Europa non possa più dare per scontata la protezione americana di sempre. In questo quadro, anche i successi operativi dei sistemi antimissile in Medio Oriente rendono più urgente investire in difesa aerea; ma, allo stato delle fonti disponibili, la trattativa **Volkswagen-Rafael** appare soprattutto come il prodotto di una **riconversione industriale tedesca** già in corso, più che come un effetto diretto della guerra con l'Iran.

Link notizia: <https://www.reuters.com/markets/companies/RHMG.DE/>