Post to Pdf

Il fallimento di Zelensky sui caccia:pochi e non operativiAa

L’ennesima tournée europea di Zelensky si èconclusa. Il presidente ucraino ha portato a casa dei risultati buoni per la propaganda interna e per alzareil morale del suo esercito, oggi demotivato e stanco.Resta da vedere quanto saranno efficaci sul campogli accordi da lui conclusi con gli alleati occidentali.

Per adesso può dire ai suoi cittadini di aver ottenutoun successo di politica estera con la formale promessa di ottenere i jet da combattimento distandard NATO. Il problema è che ci vorranno delle settimane prima che arrivino e dei mesi prima che ipiloti ucraini siano pronti a guidarli.

Zelensky e il giro dei fornitori

La prima tappa del tour di Zelensky è stata la Sveziail 19 agosto. Dal primo ministro Ulf Kristersson haottenuto la promessa di fornitura dei caccia Gripen,di fabbricazione svedese. Si tratta appunto solamente di una promessa, perché come ha dettolo stesso Zelensky “passo dopo passo, trattativa dopo trattativa, ci stiamo avvicinando al momento incui i caccia Gripen appariranno nei nostri cieli”.

La seconda e la terza tappa sono state il 20 agostoin Danimarca e in Olanda, dove ha annunciato il raggiungimento di “accordi di portata rivoluzionaria”per la fornitura dei caccia F-16. Nei Paesi Bassi Zelensky ha incontrato il premier dimissionario Mark Rutte, insieme al quale ha visitato la base aerea diEindhoven, che ospita i caccia che poi andranno inUcraina.

La quarta tappa è stata la Grecia, il 21 agosto.Atene non darà i velivoli, ma aiuterà nell’addestramento dei piloti. Sebbene Zelenskypresenti la fornitura dei caccia come un suo merito derivante dagli incontri vis-a-vis con gli alleati, talivisite hanno avuto un carattere prettamente formale.Per il raggiungimento degli accordi occorreva ilbenestare di Washington: per dare gli F-16, infatti,serve l’assenso del loro produttore, che sonoappunto gli USA. E già il 17 agosto, prima del viaggio di Zelensky, il Segretario di Stato americano Antony Blinken aveva inviato una lettera ai Ministeridegli Esteri di Olanda e Danimarca autorizzandoli a fornire gli aerei.

Va bene gli aerei, ma…

Da almeno quattro mesi il governo di Kiev insisteva con gli alleati per avere i caccia. Secondo gli ucraini, infatti, i jet di fabbricazione sovietica ceduti da Polonia e Slovacchia non sarebbero bastati per appoggiare la controffensiva di primavera/estate. Ma proprio perché si tratta di MiG-29, i piloti ucraini sanno già come manovrarli e potevano impiegarli fin da subito. Erano comunque pochi e Zelensky voleva più aerei e soprattutto jet di fabbricazioneNATO.

L’efficacia psicologica di questi aerei sussiste per l’esercito ucraino, che può sperare di avere una copertura aerea per le sue operazioni e che non si sente abbandonato dagli alleati occidentali. I russi, invece, non si fermeranno di fronte all’eventualità futura di doversi scontrare con i caccia occidentali. A parte ciò, vi sono almeno tre ordini di problemi che pesano sul reale contributo degli F-16 nel determinare le sorti del conflitto.



Gli aeroporti ucraini

Il primo problema riguarda la capacità degli aerporti ucraini di ospitare i jet. Il capo dell’aviazione militare Mykola Oleshchuk ha rassicurato gli scettici dicendo che nel Paese vi sono decine di aerodromi in grado di far atterrare e decollare i caccia. In passato gli F-16 erano effettivamente arrivati alcune volte in Ucraina, ma si è trattato del 2012 e del 2018, forse po’ troppo addietro per affermare, come fa il generale, che l’Ucraina abbia “esperienza” nella gestione di tali velivoli

Developer By Post to Pdf