



Il fallimento di Zelensky sui caccia: pochi e non operativi

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

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

Zelensky e il giro dei fornitori

La prima tappa del tour di Zelensky è stata la Svezia il 19 agosto. Dal primo ministro Ulf Kristersson ha ottenuto la promessa di fornitura dei caccia Gripen, di fabbricazione svedese. Si tratta appunto solamente di una promessa, perché come ha detto lo stesso Zelensky "passo dopo passo, trattativa dopo trattativa, ci stiamo avvicinando al momento in cui i caccia Gripen appariranno nei nostri cieli".

La seconda e la terza tappa sono state il 20 agosto in 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 di Eindhoven, che ospita i caccia che poi andranno in Ucraina.

La quarta tappa è stata la Grecia, il 21 agosto. Atene non darà i velivoli, ma aiuterà nell'addestramento dei piloti. Sebbene Zelensky presenti la fornitura dei caccia come un suo merito derivante dagli incontri vis-a-vis con gli alleati, tali visite hanno avuto un carattere prettamente formale. Per il raggiungimento degli accordi occorre il benestare di Washington: per dare gli F-16, infatti, serve l'assenso del loro produttore, che sono appunto gli USA. E già il 17 agosto, prima del viaggio di Zelensky, il Segretario di Stato americano Antony Blinken aveva inviato una lettera ai Ministeri degli 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 fabbricazione NATO.

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 aeroporti 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.

Oggi, con le ostilità in corso, le condizioni per il volo e l'atterraggio degli F-16 oggi sono molto diverse rispetto a quell'epoca. I russi proveranno certamente a colpire gli hangar in cui verranno tenuti i jet o le piste da cui dovranno decollare. E anche se non riuscissero a distruggere i velivoli, potrebbero rendere loro molto complicato manovrare.

Le tempistiche dell'addestramento

Il secondo problema sono le tempistiche di addestramento dei piloti. Secondo il memorandum firmato da undici Stati membri della NATO, la preparazione comincerà ad agosto. Nel Regno Unito e in Svezia è già iniziata. Ci vorranno però alcuni mesi, forse sei, per completare un ciclo di addestramento.

Se anche i tempi venissero accorciati grazie a un corso intensivo, si tratterebbe comunque di molte settimane. Significa che i caccia potranno volare in autunno, quando il meteo e le circostanze sul campo saranno diverse da oggi, probabilmente peggiori. I Gripen sarebbero più utili degli F-16, perché è più semplice imparare a manovrarli e dunque potranno essere utilizzati prima. Ma appunto: non si sa ancora se e quando gli svedesi li forniranno.

Le tempistiche della fornitura

Dopo che Zelensky è ripartito, a Stoccolma hanno precisato i Gripen servono urgentemente alla difesa

dello spazio aereo svedese e che dunque non sanno quando li concederanno agli ucraini. Il premier [Kristersson](#) ha spiegato che si tratta di “un bilanciamento fra ciò che possiamo condividere con loro e ciò che dobbiamo tenere per noi stessi”. E ha aggiunto: “La Svezia è un Paese geograficamente esteso; abbiamo bisogno di difenderci. Non siamo ancora nella NATO”.

La premier danese [Mette Frederiksen](#), che Zelensky aveva incontrato il 20 agosto, ha detto che Copenhagen dovrebbe riuscire a dare sei caccia entro capodanno, altri otto nel 2024 e cinque nel 2025. Sembra davvero troppo poco e troppo tardi per credere che questi aerei facciano la differenza nel conflitto con la Russia. Sicuramente non rientrano nei piani dell’attuale controffensiva. Così si è conclusa l’ennesima tournée europea di Zelensky. Il presidente ucraino ha portato a casa dei risultati buoni per la propaganda interna e per alzare il morale del suo esercito, oggi demotivato e stanco. Resta da vedere quanto saranno efficaci sul campo gli accordi da lui conclusi con gli alleati occidentali.

[Read More](#)
