



## i Documenti di Analisi Difesa

### L'AMMODERNAMENTO DELLE FORZE ARMATE TURCHE

DI GIULIANO DA FRÈ

Non so come si traduca in turco: "Si stava meglio quando si stava peggio". Di certo, tra i vertici politico-militari di Ankara qualche rimpianto per l'epoca della Guerra Fredda non deve mancare. A quei tempi si filava lungo valori sicuri: si trattava di contribuire a difendere il fianco meridionale della NATO contro attacchi simmetrici da parte di forze corazzate e meccanizzate, con pesante appoggio aereo tattico, e fronteggiare eventuali minacce navali contro gli stretti dei Dardanelli. Per farlo Ankara aveva messo in piedi un apparato militare robusto, bene addestrato e con ottime tradizioni, anche se carente in equipaggiamenti moderni, almeno sino all'avvio di un primo programma di ammodernamento alimentato negli anni '80 dal connubio tra la stabilità imposta col golpe del 1980 dai generali (custodi della nazione e della lateralità dello stato, nella filosofia politica creata negli anni '20 da Kemal Ataturk), e la crescita economica del paese, inglobante l'avvio di un processo di modernizzazione anche dell'industria bellica locale.

Un apparato, non va dimenticato, che era anche stato testato con successo in operazioni di guerra in Corea negli anni '50 e a Cipro nel 1974, anche se meno preparato ad affrontare minacce asimmetriche (si pensi alla guerriglia curda del PKK, scatenatasi lungo gli orograficamente tormentati confini con Siria e Iraq a partire dal 1984).

Oggi è proprio una molteplice scacchiera di minacce asimmetriche e tradizionali, quella su cui i militari e i politici turchi debbono muovere le loro pedine, con la necessità di tenerle allo "stato dell'arte". A sud-est nel 2007 è ripresa su vasta scala la guer-



riglia del PKK, dopo una tregua durata un decennio. A sud, la guerra civile siriana ha dapprima lambito e poi attraversato una frontiera già calda negli anni '70 e '80, tanto da far temere sin dal maggio 2012 un intervento militare di Ankara nel conflitto (senza contare che il regime di Damasco ha fomentato l'attività insurrezionale curda in Turchia, ospitando basi e guerriglieri, quale rappresaglia per l'appoggio turco ai ribelli siriani). E se la Turchia ha fatto il suo dovere, tra i ranghi della NATO, nelle crisi irachene scoppiate sin dal 1990 e dopo l'11 settembre 2001, Ankara guarda sempre di più ai propri interessi economici e geopolitici, che accarezzano la creazione di un'area di influenza che abbraccia parte del vecchio Impero Ottomano, dall'Egitto al Medio Oriente, con contatti sino al Golfo Persico e al sud est asiatico; con le variabili legate al peggioramento dei rapporti con

Israele, dopo un lungo periodo di alleanza de facto proprio sul piano militare, e al confronto con l'Iran, che si sviluppa a metà tra lo sforzo di mediazione e la cordiale rivalità geostategica. Per quanto riguarda la vecchia conflittualità turco-greca, alle crisi susseguitesi tra gli anni '50 e '90, e alla distensione "sismica" avviata nel 1999 dopo i devastanti terremoti che avevano colpito i due vecchi nemici, ha fatto seguito la crisi economica greca, che dal 2008 ha eliminato – e per parecchio – Atene dalla gara al rialzo che la opponeva ad Ankara.

Un quadro al cui interno si inserisce in maniera prorompente la necessità di ammodernare e potenziare costantemente le Forze Armate turche che, nonostante i cambiamenti politici dell'ultimo decennio – dominati dalla crescente forza di un partito islamico moderato, quell'AKP che tanto asso-

miglia ad una sorta di DC turca – mantengono un ruolo pari del debito estero), ha permesso di aumentare gli centrali nella stanza dei bottoni.

D'altra parte, come accennato sin dagli anni '80 anche l'industria militare turca è stata stimolata dalla crescita economica nazionale, essendone anzi una delle componenti di punta sul piano tecnologico, con un ruolo sempre più importante anche sul piano dell'export (e agganciandosi alla crescente influenza politica nelle regioni più sensibili per le mire di Ankara). Il grande piano di modernizzazione del 1997 da 160 miliardi di dollari (in parte rivisto dopo il catastrofico sisma del 1999), ha fatto il resto, preparando il terreno all'attuale programma Forze 2014.

Dopo averli prodotti su licenza, oggi il polo industrial militare progetta (o co-progetta, si pensi al "Mangusta" in versione italo-turca) e sforna in proprio circa la metà dei sistemi richiesti dalle proprie Forze Armate, dalle fregate leggere ai carri armati, dai sistemi elettronici ai sensori, dalle armi leggere ai blindati, pur restando in posizione più subordinata in materia di aerei da combattimento, sottomarini, sistemi d'arma avanzati e complessi.

Aselsan è divenuto un colosso a livello internazionale che produce un po' di tutto (compreso dual use e civile), ma crescono anche altri comparti a guida pubblica (Havelsan) o privati (Otokar, RMK). E tra i saloni internazionali dedicati alla Difesa, l'appuntamento biennale turco di IDEF è diventato uno dei più attesi da parte degli operatori di ogni settore: se la percentuale del PIL turco dedicato alle Forze Armate è infatti calato in 10 anni dal 2,3 all'1,5%, la costante crescita dell'economia nazionale, solo lambita dalla crisi mondiale (l'inflazione galoppa al

stanziamenti reali del 12-13% l'anno, anche grazie al ricorso ai fondi aggiuntivi legati al supporto all'industria nazionale, che coprono sino al 90% degli stanziamenti legati al procurement.

In prospettiva, c'è anche il progetto di professionalizzare le Forze Armate, modificando la coscrizione e tagliando un quarto degli effettivi, anche se per ora ci si è limitati a trasformare alcune brigate-commando di élite e qualche altro reparto.

### I programmi aerospaziali

Con 60.000 effettivi e circa 700 velivoli, l'Aeronautica turca è la terza forza aerea della NATO, ed è affiancata da adeguate forze aeree della Marina, dell'Esercito e dei reparti paramilitari di sicurezza interna (come la Gendarmeria, forte di 280.000 uomini, e la Guardia Costiera).

Linee di volo alimentate da un'industria aeronautica locale, la Turkish Aerospace Industries (TAI) che ha fatto molta strada da quando era nata nel 1984 per assemblare localmente gli F-16 acquistati dagli Stati Uniti. Dopo aver prodotto su licenza (con crescenti livelli di indigenizzazione, e qualche ricaduta anche nell'export in Egitto, Giordania, Pakistan) i "Falcon", ma anche CN-235, SF-260 ed elicotteri, oggi TAI partecipa a rilevanti programmi internazionali (dall'F-35 all'A-400M), e allo sviluppo di nuovi prodotti, come il T-129 – l'elicottero da combattimento derivato dal "Mangusta" di AgustaWestland -, UAV, e l'addestratore basico TAI "Hürkuş", il cui primo volo è atteso per quando queste righe saranno pubblicate



(primavera 2013). Senza contare il coinvolgimento di TAI in programmi radar e aerospaziali per satelliti civili e militari. Ma sono i programmi turchi ad alimentare la crescita dell'industria aerospaziale e hitech nazionale.

Entro il 2012 TAI ha consegnato l'ultimo lotto di 30 F-16C/D (versione Block 50 Plus), ordinati nel 2007 col programma Peace Onyx IV da 1,8 miliardi di dollari. L'industria turca come accennato aveva avviato la propria attività nel 1984 iniziando ad assemblare un primo lotto di F-16C/D (44 Block 30 e 116 Block 40, programma Peace Onyx 1) consegnati nel 1987-1995, e attualmente sottoposti ad un MLU che nel 2014-2015 rinnoverà radar e sensoristica, mentre già dal 2011 vengono sottoposti ad upgrade gli 80 F-16C/D Block 50 realizzati su licenza nel 1996-1999 (Peace Onyx 2 e 3). Con questi interventi dovrebbe concludersi – aggiornamenti esclusi – il rapporto tra "Falcon" e TAI, visto che la Turchia è partner di 3° livello nel programma F-35, con una richiesta di 116 macchine modello A destinate a sostituire entro il 2020 i circa 80 residui F-4 "Phantom" aggiornati allo standard F-4E "Terminator 2000". Nel frattempo i generali d'aviazione turchi proseguono l'acquisto di moderni sistemi d'arma come JDAM, JSOW, SLAM-ER, Harm e bombe a guida laser.

Per l'F-35 Ankara puntava ad acquisire il velivolo a partire dal 2014, con operatività iniziale nel 2015 e un coinvolgimento di TAI relativo anche alla produzione di 400 sezioni centrali della fusoliera e delle prese d'aria, ma i ritardi del programma si sono riverberati anche sulla tempistica prevista dall'Aeronautica turca, che nel frattempo non ha ancora del tutto escluso l'acquisto di un aereo più prestante eventualmente solo come gap filler. Già nel 2005

Alenia Aeronautica aveva offerto un pacchetto tutto compreso di 20 Eurofighter F-2000 "Typhoon" nuovi; ora i ritardi dell'F-35 potrebbero portare Ankara a candidarsi per i 20-24 "Typhoon" della prima tranche AMI già offerti senza successo a Romania e Filippine. Va anche detto che da qualche anno i generali e gli industriali turchi accarezzano il sogno di immettere in servizio attorno al 2025 un aereo da combattimento indigeno. Nel 2010 è stato lanciato così il programma TFX con un investimento iniziale di 20 milioni di dollari, che guarda ad esperienze similari (il KFX sudcoreano: con Seul la Turchia ha stretto come vedremo diversi accordi militari), e ha coinvolto nel 2012 la Saab e le aziende che hanno partecipato al progetto del "Gripen". Ankara vorrebbe realizzare circa 250 velivoli, destinati tra 2025 e 2035 ad affiancare e quindi sostituire gli F-16: ma il passaggio di TAI dalla costruzione su licenza/coproduzione ad un livello molto più elevato, oggi poco accessibile anche per realtà industriali più avanzate e blasonate, appare poco realistico. La KAI sudcoreana se non altro ha imparato a camminare (con gli addestratori basici KT-1 e quelli avanzati/caccia leggeri tipo T-50) prima di correre. Ma tant'è: d'altra parte anche TAI si sta cimentando con un addestratore basico, il già citato "Hürkuş", con un programma avviato nel 2006 e giunto al roll out il 27 giugno 2012. Al momento sono in fase di sviluppo 4 versioni del piccolo ed elegante monomotore TAI: A (addestramento basico), B (addestratore intermedio con cockpit progettato per la preparazione dei piloti di F-16 ed F-35, e sistemi di missione avanzati: l'Aeronautica Turca sarebbe intenzionata ad ordinarne un primo lotto di 15 velivoli), C (da attacco leggero) e da pattugliamento navale, equipaggiato con FLIR di Aselsan.



DENO

Ma è nel campo degli UAV che TAI si sta facendo le ossa, anche a causa delle crescenti richieste delle Forze Armate di velivoli non pilotati per il controllo di frontiere, spazi marittimi e per l'impiego in Kurdistan.

Negli anni '90 erano stati acquistati un paio di dozzine di "Gnat" di General Atomics; quando gli Stati Uniti hanno bloccato le vendite di "Reaper" e "Predator", Ankara si è rivolta ad Israele, che tra il 2005 e 2010 le ha consegnato 10 IAI "Heron". Contemporaneamente partivano programmi locali per UAV tipo MALE ("Anka/Gozcu II"), i cui prototipi hanno volato nel 2010-2011, presentando tuttavia diversi problemi tecnici. La consegna di un primo lotto di 3 velivoli equipaggiati con FLIR di Aselsan è avvenuta a fine 2012, e altri due (migliorati) sono stati ordinati, con 50 opzioni, ma non finisce qui. L'industria turca sta infatti lavorando su mini-UAV ("Bayraktar" della Kale Baykar), e UAV ad ala rotante ("Sivrisinek" di TAI), e collaborando con EADS Cassidian per gli UAV "Talarion".

Anche gli altri programmi aeronautici delle Forze Armate turche vedono un crescente coinvolgimento dell'industria locale. Essi riguardano, per quanto riguarda l'Aeronautica:

6 aerei radar Boeing 737AEW&C del programma "Peace Eagle" da 1,5 miliardi di dollari lanciato nel 2002, che ha accumulato ritardi medi di 5 anni, con le prime consegne avvenute nel 2012;

10 aerei da trasporto strategico Airbus A-400M, programma cui marginalmente partecipa anche TAI, e che vede la Turchia coinvolta nei ritardi e nei problemi legati allo sviluppo del veicolo europeo, tanto da dover acquisire nel 2012 6 C-130B di seconda mano dall'Arabia Saudita; 40 addestratori basici KAI KT-1, ordinati nel 2007 (con altri 15 in opzione) e in consegna dal 2010, con produzione su licenza;

il nuovo sistema missilistico di difesa aerea d'area del programma da 4 miliardi di dollari T-LORAMIDS (su quattro battaglioni di due batterie), per il quale concorrono con le maggiori possibilità di successo il SAMP-T/Aster e il Patriot PAC-3 (e il dispiegamento di questi sistemi effettuato dalla NATO lungo il confine siriano potrebbe ipotizzare la gara).

Restano poi due esigenze da affrontare, anche se i tempi non sono ancora maturi (si parla del 2020): nuove aerocisterne destinate a sostituire le 7 KC-135R "Stratotanker" acquisite di seconda mano nel 1997, e addestratori avanzati destinati prendere il posto dei T-38 "Talon" degli anni '70, 55 dei quali vengono aggiornati localmente assieme agli F-5/2000. Per queste due esigenze l'orientamento è per la versione tanker dell'A-400M e per il T-50 "Golden Eagle" di KAI, anche se non è escluso a priori l'M-346 "Master" di AleniaAermacchi.

I servizi aerei delle altre componenti dell'apparato militare turco sono anch'esse impegnate in programmi di vasta portata. L'Esercito sta portando avanti il rinnovamento della flotta ad ala rotante con grande energia, e una crescente accelerazione dovuta agli eventi in Kurdistan e alla frontiera con la Siria: in primis l'elicottero d'attacco T-129 "Atak" sviluppato a partire dal 2007 da TAI e Agusta-Westland sulla base dell'AW-129 "Mangusta". Al programma originario (da 2,7 miliardi di dollari), che prevedeva la realizzazione di 51 velivoli con un'opzione per altri 40 (in versione migliorata) in consegna nel 2013-2018, si è aggiunta nel 2010 la richiesta urgente per 9 macchine da assemblare nel 2012-2013 in Turchia con kit forniti dalla ditta italiana, relativi ad una sorta di T-129A migliorato, ma da portare solo successivamente allo standard T-129B "Atak".

Un altro programma che ha subito un'accelerazione è quello relativo al TUHP (Turkish Utility Helicopter Programme), per 109 macchine da realizzare su licenza e del valore di 4 miliardi di dollari, vinto dal T-70, versione modificata del "Black Hawk" di Sikorsky, in servizio con le Forze Armate turche in vari modelli sin dal 1990. Nel 2011 l'Esercito ha anche ordinato per le forze speciali 6 C-47F "Chinook" per 400 milioni di dollari, in consegna nel 2013-2014. Resta sul tappeto il programma per un elicottero leggero da 4 tonnellate.



Per quanto riguarda la Gendarmeria (arma equiparabile ai nostri Carabinieri), la sua flotta ad ala rotante – in attesa di nuovi mezzi ancora da selezionare, a parte un nuovo lotto di “Black Hawk” -, che comprende anche velivoli russi Mi-17TV-1 “Hip C” degli anni ’90, viene aggiornata da Aselsan.

La Marina è invece impegnata in un importante programma aeronautico relativo alla componente ad ala fissa: si tratta del MELTEM III, che ha visto ordinare nel 2005 ad AleniaAeronautica 10 ATR-72ASW ormai prossimi alla consegna, dopo alcuni ritardi legati allo sviluppo del sistema di missione AMASCOS di Thales, mentre si è conclusa nel 2011 la consegna di 25 elicotteri ASW S-70B2 “Seahawk”, ordinati in due lotti a partire dal 2002.

Per quanto riguarda la Guardia Costiera, infine, i 9 elicotteri SAR AB-412EP ordinati ad Agusta dal 1999 sono tutti stati consegnati entro il 2008.

L’industria italiana svolge in effetti un ruolo importante nei programmi aeronautici turchi: anche in campo aerospaziale, visto che Telespazio collabora al programma “Gokturk” per una famiglia di satelliti di sorveglianza.

### I programmi navali

Sul mare, la Turchia sta puntando a disporre di una “Blue Water Navy”, creata coinvolgendo sempre di più la cantieristica e l’industria elettronica nazionali, sulla base di un programma approvato nel 2006.

Simbolo di questo rinnovamento sono le corvette/fregate leggere da 100 metri e 2.300 t. classe “Ada” del programma MILGEM, relativo ad 8 unità stealth sviluppate localmente a partire dalla seconda metà degli anni ‘90 da Istanbul Naval Shipyard e Aselsan, con l’assistenza della Blohm+Voss tedesca. I lavori sulla prima unità Heybeliada sono iniziati nel 2005, col varo avvenuto il 27 settembre 2008 e con consegna effettuata esattamente tre anni più tardi. La seconda unità (Buyukada) è stata impostata nel 2008 e consegnata nel 2012, mentre una terza unità (Burgazada) è in costruzione dal settembre 2011.

Nel frattempo prosegue lo sviluppo di 4 MILGEM migliorate, o TF-1000: si tratta di fregate di squadra derivate dalle “Ada” che saranno dotate di sistema AAW a lancio verticale a medio raggio. Il progetto relativo alle grandi unità AAW tipo TF-2000, che avrebbe dovuto coinvolgere l’industria nazionale – forte dell’esperienza accumulata col programma MILGEM - e un partner straniero, dopo essere stato accantonato un paio d’anni nel dicembre 2012 è stato rilanciato con l’annuncio che la Marina Turca è ora interessata a ben 8 cacciatorpediniere da 7.000 t destinati a sostituire dopo il 2020 altrettante fregate classe “Gaziantep” (ex “Perry” americane: altre due in fase di dismissione da parte della US Navy sono state offerte ad Ankara), attualmente portate allo standard Genesis con nuovo CSM, sensoristica adeguata e il sistema di lancio verticale VLS per missili ESSM al posto della rampa singola per gli Standard. Previsti anche adeguati ammodernamenti.





namenti per le fregate tipo MEKO-200 costruite negli anni '80-'90, mentre sono state completate nel 2005-2011 la costruzione dei 6 cacciamine classe "Aydin" (tipo "Frankenthal") e delle 6 motomissilistiche classe "Kılıç II", derivate da tre unità realizzate dalla tedesca Lürssen a fine anni '90.

Prosegue senza intoppi invece il programma da 2 miliardi di euro relativo ai nuovi sottomarini AIP Type 214TN tedeschi, integrato con l'upgrade per i battelli Type 209/1.200 realizzati negli anni '80: è infatti dal 1972 che la Marina turca è buona cliente di HDW, avendo prima acquistato i 3 "Atilay" costruiti in Germania e consegnati nel 1975-1978, seguiti da altrettanti battelli realizzati su licenza nel 1981-1989, e poi da altri 8 sommergibili Type 209/1.400 sempre costruiti localmente: i 4 "Prevezze" (1994-1999) e altrettanti "Gur" (2003-2007). I Type 214 sostituiranno altrettanti "Atilay" nel 2015-2020, a parte i due battelli costruiti nella seconda metà degli anni '80 e attualmente in fase di ammodernamento.

Un settore nel quale Marina e cantieristica turche stanno facendo un grosso sforzo è poi quello anfibio, per aumentare le capacità di mobilità strategica delle Forze Armate di Ankara, finora limitate a 5 LST costruite negli anni '80.

Dal 2011 è così iniziata la consegna di 8 LCT da 1.200 t e 18 nodi di velocità, mentre contemporaneamente veniva firmato un contratto per due LST da 139 metri e 7.200 t, capaci di trasportare 350 soldati, 1.200 tonnellate di materiali, 8 mezzi anfibi e un elicottero pesante, e armate con 2 cannoni da 40/70 mm OTO Melara.

Sul piatto resta sempre il programma per 2 LPD, con un particolare interesse in realtà per portaelicotteri anfibia tutto ponte (e magari con un occhio alla possibilità di configurarle per impiegare l'F-35B): tra i progetti più gettonati, quello di Fincantieri per LHD/LPD da 15.000/20.000 tonnellate – con l'offerta di collaborare a sviluppo e produzione -, Navantia con una versione modificata della Juan Carlos I (già acquistata dall'Australia), e dal 2011 anche i cantieri nazionali RKM, che offrono una LHD lun-

ga 200 metri e larga 38, con predisposizione per lo skyjump e i convertiplani "Osprey".

Proseguono anche i programmi relativi a pattugliatori e navi appoggio, tutti gestiti dalla cantieristica locale, a partire dai 4 OPV tipo "Comandanti" realizzati su licenza Fincantieri (classe "Dost"), consegnati nel 2010-2012 e con un'opzione per altre 4 unità, mentre dal 2011 vengono consegnati i pattugliatori costieri da 400 t classe "Tuzla" (con cannone OTO Melara da 40 mm).

Nel 2011 sono infine stati assegnati i contratti per due navi appoggio/salvataggio (progetti SNR MoSHIP e Ra-

tSHIP) e per 2 rifornitori di squadra RLT.

### I programmi terrestri

Una Marina ed un'Aeronautica hitech vanno bene. Ma la tradizione militare turca è incentrata sull'ottima fanteria, e sulla strategia degli "scarponi sul terreno", rinnovatasi in Corea, a Cipro e nel Curdistan.

Anche l'Esercito (che coi suoi oltre 850mila effettivi è il secondo più numeroso nella NATO) è quindi interessato da un vasto programma di ammodernamento, volto a renderlo più adeguato ed efficace nel fronteggiare le nuove minacce pluridirezionali del XXI secolo.

I sistemi d'arma coinvolti da questo ammodernamento sono i più disparati, e si va dai fucili d'assalto e agli equipaggiamenti individuali ai carri armati e mezzi pesanti; anche in questo caso con un crescente coinvolgimento dell'industria turca.

Simbolo di questo sforzo è il programma relativo al carro armato nazionale "Altay", derivato dal progetto MİTÜP (Milli Tank Üretimi Projesi) degli anni '90 e frutto di una joint venture tra la turca Otokar e la sudcoreana Hyundai Rotem, con assistenza tedesca. La Germania (che per la Turchia aveva già prodotto negli anni '80 il "Leopard 1A3 – poi portato allo standard A5 – per poi cedere 300 carri "Leopard 2A4" di seconda mano nel 2006-2010) fornisce per lo "Altay" l'apparato motore MTU turbodiesel da 1.500 hp e il cannone da 120/55 mm Rheinmetall. Rotem ci mette l'esperienza accumulata col carro sudcoreano K-2,



cui lo "Altay" somiglierà molto. Il polo militare industriale turco invece fornirà sistema di combattimento e di direzione del tiro derivato dal Volkan sviluppato dal 2002 da Aselsan con assistenza israeliana per modernizzare i "Leopard" e i carri M-60A1 (standard "Sabra"), oltre ad apparati di comunicazione e le sospensioni idropneumatiche.

Il programma "Altay", partito con un contratto da 500 milioni di dollari firmato nel 2008, attualmente prevede la realizzazione di 4 prototipi, tutti impegnati entro fine 2012 in una serie di severi test operativi, con l'obiettivo di iniziare le consegne all'Esercito turco nel 2016 con un primo lotto di 250 carri. L'esigenza totale è di 1.000 mezzi, volendo Ankara mandare in pensione i quasi 2.300 carri in servizio o in riserva tra M-48 ed M-60 di vecchio tipo, mantenendo in linea solamente un migliaio di "Leopard" modernizzati (per i "Leopard 2" è previsto il pacchetto

Next Generation di Aselsan) e "Sabra".

Per quanto riguarda i VCC cingolati l'Esercito turco ha già affiancato agli M-113 che lo hanno meccanizzato negli anni '60-'70 (anche con un lotto di 581 veicoli fabbricati in Italia) un mezzo realizzato dalla FNSS, joint venture creata nel 1988 con l'inglese BAE appositamente per sviluppare una nuova famiglia di veicoli corazzati e blindati ruotati. Si tratta dello ACV-300, realizzato in più varianti a partire dal 1992, ed esportato anche in Malaysia, Filippine ed Emirati Arabi. I modelli di base sono ACV-AIFV e il cacciacarri ACV-ATV (circa 700 esemplari) armati con torretta GIAT equipaggiata con cannone da 25 mm, e con missili Tow, e lo ACV-AAPC, circa 1.400 esemplari meno protetti e con mitragliatrice da 12,7 mm.

Dopo la componente pesante, ora l'Esercito turco sta aggiornando anche la linea medio-leggera (indispensabile nei nuovi scenari militari), anche in questo caso ricorrendo all'industria nazionale, con Otokar e FNSS che stanno sviluppando e producendo diversi modelli.

Il "Pars" di FNSS è un APC/IFV in versione 6x6 e 8x8: ordinato nel 2009 dall'Esercito in 1.000 esemplari (più 50 anfibi per i marines), e stato offerto anche a Malaysia ed Emirati Arabi. Per l'export deve però fare i conti con l'8x8 e 6x6 "Arma" di Otokar, caratterizzato dalla nuova torretta

a controllo remoto Mizrak-30 e presentato nel 2011, e preso in considerazione dalla Malaysia e da alcuni stati del Golfo. Per quanto riguarda i blindati leggeri 4x4, i militari turchi (che hanno un'esigenza complessiva di 2.700 veicoli tattici protetti sotto le 10 tonnellate) si affidano ai mezzi della Otokar come il "Cobra", un APC derivato dallo "Humvee" americano e consegnato dal 1997 in oltre 1.200 esemplari – ed esportato in una dozzina di nazioni -, e lo "Akrep", un fuoristrada protetto derivato dal "Defender" di Land Rover (realizzato in 10.000 esemplari su licenza da Otokar, anche in versione "Engerek" per le forze speciali) in produzione dal 1994, e anche questo largamente esportato.

Per affrontare le nuove minacce dei teatri di guerra asimmetrici l'Esercito turco ha poi ordinato nel 2009 468 mezzi MRAP "Kirpi", prodotti nel 2010-2012 da BMC con assistenza dell'israeliana Hatehof.

Questi mezzi manderanno in pensione i BTR-60/80 russi acquistati negli anni '90 e i "Dragoon" derivati nel 1982 dai V-150 "Commando", mentre parte della flotta M-113 viene sottoposta ad upgrade per mantenerla in vita sino agli anni '20. Esiste poi un'esigenza per 336 veicoli NBC, per cui concorrono il 6x6 "Ejder" della Nurol, venduto alla Georgia, e il 6x6 "Arma"

Dagli anni '80 l'Esercito ha poi rinnovato la flotta dei veicoli tattici e di supporto con mezzi realizzati su licenza Unimog, MAN e Mercedes, e materiale nazionale della BMC: tra gli ultimi arrivati anche piattaforme protette "Vuran" di BMC e "Kale" e "Kaya" di Otokar, e lo "Aznim", mezzo anfibio speciale del Genio, il cui prototipo è stato consegnato nel gennaio 2013.

Per quanto riguarda i sistemi d'arma, l'artiglieria è stata rinnovata con i 248 semoventi sudcoreani K-9 "Firtina" da 155/52 mm ordinati nel 2001 e consegnati nel 2004-2011, con un contratto da 1,2 miliardi di dollari, già impiegati in Curdistan e per azioni di rappresaglia contro le postazioni siriane che nell'ottobre 2012 avevano colpito il territorio turco. Per quanto riguarda sistemi a traino meccanico e lanciarazzi, procedono la produzione dell'obice nazionale da 155/52 mm "Panter", e della versione su licenza del lanciarazzi campale pesante WS-1 cinese

(per 24 batterie), mentre va a rilento il programma per il sistema nazionale "Toros".

L'Esercito sta anche ammodernando la sua variegata e numerosa componente controcarro (comprendente sistemi Tow e Milan di varie versioni, Cobra, Hellfire, M-72 Law, ma anche cannoni M-40 da 106 mm senza rinculo, in deposito assieme a RPG-7 catturati al PKK) acquistando materiale occidentale – Eryx, con un nuovo contratto siglato nel 2012 dopo un contenzioso con MBDA – ma anche Kornet-E russi, con 800 missili e 80 lanciatori consegnati nel 2009-2010 (più un secondo lotto di 720 in opzione), e sviluppando programmi nazionali come UM-TAS e OMTAS della Roketsan, già impegnata col razzo da 70 mm "Cirit" a guida laser da impiegare sui T-129 e

sui mezzi blindati. Per la difesa antiaerea prosegue invece la costruzione su licenza di versioni sempre più evolute dello "Stinger", comprese le configurazioni semoventi "Zipkin" (su Land Rover) e "Atilgan" (su M-113).

Per le armi individuali e di squadra, l'Esercito turco sta puntando soprattutto su un prodotto nazionale, il fucile d'assalto MEH Metcik-1, comunque basato sullo HK-416 di Heckler&Koch da 5,56 mm, e lo Metcik-2 da 7,62 mm. Entro il 2014 – quando cadrà il centenario di una delle prove più difficili affrontate dalle Forze Armate turche, che ne uscirono rinnovate e col ruolo di custodi della nuova nazione guidata dal generale Ataturk – Ankara vuole coniugare definitivamente modernità e tradizione.



*i Documenti di Analisi Difesa*

Analisi Difesa  
c/o Intermedia Service Soc. Coop.  
Via Castelfranco, 22  
40017 San Giovanni in Persiceto BO

Tel.: +390516810234  
Fax: +390516811232  
E-mail: [redazione@analisidifesa.it](mailto:redazione@analisidifesa.it)  
Web: [www.analisidifesa.it](http://www.analisidifesa.it)



**Il Magazine on-line  
Diretto da  
Gianandrea Gaiani**