www.analisidifesa.it

Anno 18 - N° 195

Gennaio 2018

i Documenti di Analisi Difesa

I PRINCIPALI PROGRAMMI DI AMMODERNAMENTO DELLA MARINA EGIZIANA

di Giovanni Martinelli

La temperatura nel Mediterraneo si sta alzando.
Lo direbbe qualsiasi climatologo ma anche un qualsiasi analista militare poiché non c'è dubbio che la situazione complessiva del Mediterraneo si stia facendo nuovamente complicata, con focolai di crisi conclamati, altri potenzialmente pronti a esplodere in qualsiasi momento e con minacce alla sicurezza collettiva di assoluto rilievo.
Non a caso il Mare Nostrum è tornato a essere centrale nelle scelte strategiche di molti Paesi e ciò anche in virtù della sua importanza economica: sia sul fronte dei traffici commerciali che lo attraversano, sia su quello delle risorse energetiche che si trovano sotto di esso e sia quale punto di snodo verso altre regioni.
Diventa quindi inevitabile che ciò si traduca in un processo di rafforzamento degli strumenti militari dei Paesi che vi si affacciano (ma non solo quelli) e che questo rafforzamento si rivolga, ancora più nello specifico, a chi sul mare opera direttamente e cioè le Marine Militari.
Tra i protagonisti di questa fase, sia pure per ragioni talvolta diverse, troviamo alcuni Paesi dell'Africa settentrionale; non solo dunque Marocco e Algeria ma anche (anzi, soprattutto) l'Egitto, resosi protagonista di uno "shopping" veramente impressionante, destinato a cambiare il volto della sua Marina fino a farla diventare, per molti versi, la più importante della regione Mediorientale.

La Marina Egiziana

Prima di affrontare nel dettaglio i principali programmi di ammodernamento della Marina Egiziana (Al-Quwwat al-Bahriyya al-Misriyya), appare utile fornire qualche indicazione introduttiva. Giusto poche note, anche perché le informazioni disponibili non sono poi molte; in parte per una trasparenza attestata su livelli piuttosto bassi e in parte perché, in definitiva, nell'ambito dell'imponente apparato militare del Cairo, lo strumento navale finisce con il ricevere relativamente meno attenzioni rispetto a quelli terrestre e aereo.
Premesso ciò, il primo dato comunque di rilievo è che già oggi per consistenza numerica e capacità complessive (soprattutto per il primo dei 2 aspetti), la Marina Egiziana è comunque tra le più importanti della Regione. Laddove sul fronte più deficitario, quello delle capacità, la corsa al suo miglioramento è comunque già in atto.
Degno di una riflessione più puntale il capitolo dei compiti assegnati perché in prima battuta vengono, ovviamente, quelli più "tradizionali" come la difesa del Paese contro tutte le minacce, la sicurezza delle aree di responsabilità assegnate e delle migliaia di chilometri di coste nonché il supporto alle operazioni delle altre Forze Armate, Esercito in particolare. Nello specifico però, è la missione di protezione delle linee di comunicazione marittima ad assumere una grande rilevanza; con la doverosa sottolineatura della particolarità rappresentata dal Canale di Suez. Quest'ultimo, infatti, non solo è un'infrastruttura dalla rilevanza strategica enorme in quanto arteria fondamentale per lo svolgimento dei traffici marittimi mondiali ma costituisce anche una formidabile fonte di entrate per lo stesso Egitto.
Argomento, quello del Canale di Suez che risulta utile anche per introdurre un'altra particolarità della Marina Egiziana, rappresentata dalla necessità di mantenere 2 dispositivi navali: uno nel Mediterraneo e uno nel Mar Rosso, ai quali viene per l'appunto affida-

ta la missione di difenderne gli imbocchi e garantire quindi la libertà di navigazione.
Tuttavia, fino a oggi, questo aspetto non aveva trovato una sua corrispondenza dal punto di vista dell'organizzazione; ciò perché, di fatto, esisteva un unico comando navale che gestiva tutta la flotta nel suo complesso dalla base principale di Alessandria.
Dal 5 gennaio 2017 tuttavia, la situazione è cambiata; alla presenza del Presidente al-Sisi è stato infatti inaugurato il nuovo Comando Meridionale, presso la rinnovata base di Safaga. Una scelta dettata dalla crescente importanza assunta dal Mar Rosso, in funzione della necessità garantirne la sicurezza degli accessi, per difenderne i 1.500 chilometri di costa e, in qualche modo, anche per "proiettare potenza" in un'area di crescente importanza per Il Cairo; prova ne sia la scelta di partecipare alla coalizione di Paesi guidati dall'Arabia Saudita che, nel marzo del 2015 è intervenuta militarmente in Yemen.
Nell'area di competenza di questi Comando si trovano altre 2 basi; Hurghada e Suez, con installazioni minori presso Berenice.
Ad Alessandria, comunque la base più importante per la Marina Egiziana anche per la completezza di strutture/infrastrutture, ha sede invece il Comando Settentrionale; responsabile della difesa dei 1.000 Km di costa di un Mediterraneo che rimane uno scenario a dir poco complesso, le altre basi che ne fanno parte sono quelle di Porto Said e Marsa Matruh.
Per ciò che riguarda la consistenza numerica, nessuna indicazione da fonti ufficiali; tuttavia, recenti analisi condotte da esperti israeliani, indicano in circa 20.000 il numero di uomini in servizio (con una larga percentuale di coscritti), ai quali vanno aggiunti 14.000 riservisti. Sebbene esistano stime inferiori, le dimensioni della Marina Egiziana fanno ritenere complessivamente più corrette quelle appena indicate.
Sul fronte della "qualità" del personale stesso, difficile dare un giudizio completo. Gli elementi a disposizione lasciano tuttavia intendere che il livello di addestramento sia in linea con gli standard della regione. A pesare però soprattutto a livello di efficienza operativa complessiva, è il vero e proprio "Incubo" logistico che è oggi la Marina Egiziana, con un numero impressionante di unità (e sistemi) di ogni tipo, spesso molto anziane e, soprattutto, con provenienze (molto) diverse.
Una varietà quella tra le diverse piattaforme non casuale ma che anzi rispecchia fedelmente le diverse fasi di politica estera portata avanti dall'Egitto, con allontanamenti e avvicinamenti a questo o a quel Paese. Avendo pur sempre cura di puntualizzare come queste fasi siano spesso intrecciate le une con le altre; dunque, se la schematizzazione adottata rappresenta da un lato una sorta di forzatura, dall'altro si trasforma in uno schema utile a ricostruire nella maniera più semplice possibile proprio questo complesso intersecarsi di programmi diversi.

La Storia

La prima fase, quella che porta al primo potenziamento della Marina Egiziana in epoca moderna, ha inizio dai primi anni 50; quelli nella nascita della Repubblica. La scelta di campo dei Presidenti Nasser prima e Sadat dopo è netta e porta alla creazione di legami molto stretti con l'allora Unione Sovietica. Nel corso degli anni successivi affluisce così ogni tipo di equipaggiamento, accompagnato anche da un considerevole numero di consiglieri militari (laddove molti di essi erano in realtà reparti regolari schierati in territorio egiziano). Per la Marina si registra quindi il trasferimento di fregate, motomissilistiche, mezzi da sbarco, dragamine e naviglio ausiliario.
Si dovrà poi attendere il 1972 quando lo stesso Sadat, utilizzando come pretesto il rifiuto di Mosca ad aumentare il proprio aiuto al Cairo, decide per l'espulsione di tutti i consiglieri militari e, di fatto, tronca ogni rapporto con Mosca.
Un cambiamento di rotta epocale, i cui effetti non tarderanno a manifestarsi sulla Marina Egiziana; tanto che già nei primi anni '80 si delineano i primi chiari e tangibili segnali di cambiamento. Sulla scena compare un nuovo protagonista, la Cina che nel giro di poco più di un lustro, consegna all'Egitto unità praticamente di ogni tipo: dai sottomarini alle fregate, dalle motomissilistiche alle unità da pattugliamento. Anche in questo caso, così come per le forniture di epoca Sovietica, si tratta comunque di piattaforme che o sono state ritirate dal servizio o, comunque, conservano una ridotta valenza operativa.
Ma le novità non si esauriscono qui; la rottura con l'Unione Sovietica determina i primi tangibili passi di un avvicinamento con l'Occidente; si parla comunque di poche unità e, oltretutto, senza una scelta di campo precisa.
Evidentemente però, la nuova strada è ormai segnata.
Tanto che una decina di anni dopo, all'incirca, ha inizio quella che potremmo definire una nuova fase, contrassegnata, anche per effetto degli sviluppi del processo di pace tra Israele e i Paesi vicini, dalla scelta di un partner altrettanto nuovo: gli Stati Uniti.
E qui il quadro comincia a cambiare perché non solo prevale una maggiore chiarezza rispetto a quello che potremmo definire un fornitore privilegiato ma, di più, quello che si viene a creare è un più ampio rapporto di partnership strategica, destinato a durare nel tempo; nell'arco di oltre 20 anni, tra le fila della Marina Egiziana affluiscono diverse unità importanti; quando ritirate dal servizio attivo con la US Navy, quando di nuova costruzione.
Nel frattempo, nell'ambito di una politica di diversificazione piuttosto "disinvolta", incomincia a delinearsi quella che potremmo definire una sorta di parentesi tedesca, nel senso che all'inizio del secolo anche la Germania si affaccia come fornitore di alcune piattaforme; in questo caso, si tratta solo di unità ritirate dal servizio attivo con la Marina Tedesca. In realtà, anche questa parentesi non è così breve e/o modesta, visto che la stessa Germania sarà poi coinvolta nell'importante processo di rinnovamento della componente subacquea.
Ma è con la salita al potere del nuovo Presidente al-Sisi che la politica di approvvigionamento da parte egiziana cambia nuovamente direzione; e questa volta le attenzioni sono rivolte alla Francia. Il tutto all'insegna da un nuovo salto di qualità; dal punto di vista del numero e della capacità delle unità scelte, così come da quello dell'acquisizione di capacità in campo industriale dato che si sta sempre più puntando al coinvolgimento di realtà locali direttamente nella costruzione di alcune di esse.

La "svolta" Americana

Come si è già avuto modo di accennare, è dei primi anni '90 la scelta da parte del Cairo di rivolgersi agli Stati Uniti

per un ampio progetto di rinnovamento della propria flotta. Del resto, il contesto generale era ormai cambiato da tempo; la rottura dei rapporti con Mosca avvenuta nel 1972 aveva portato a un avvicinamento con l'Occidente (e con Washington in particolare) tale da far maturare nel giro di pochi anni alcuni passaggi storici. Gli accordi di Camp David, mediati dall'allora Presidente americano Carter e firmati dallo stesso Sadat e dal Primo Ministro Israeliano Begin, furono infatti il preludio al Trattato di pace Israelo-Egiziano dell'anno successivo. A spingere poi in direzione degli Stati Uniti sarà poi un altro evento e cioè la prima Guerra del Golfo del 1991; in quell'occasione, sarà il Presidente Egiziano Mubarak a schierarsi a fianco della coalizione internazionale creata sotto l'egida dell'ONU, allestita per la liberazione del Kuwait.

Proprio quel conflitto e proprio quell'impegno così massiccio del Cairo costituiranno una sorta di preludio di massicce forniture di armi che riguarderanno tutte le Forze Armate egiziane.

I primi arrivi si concretizzano quindi nel 1994; a essere trasferite subito dopo la loro radiazione da parte della US Navy sono 2 fregate della classe Knox. Nel dettaglio, si tratta della Jesse L. Brown e della Moinester, entrate in servizio rispettivamente nel 1973 e nel 1974, che nella Marina Egiziana diventano F961 Damiyat e F966 Rasheed. Vista l'anzianità (di progetto e di realizzazione), lo sbarco di alcuni sistemi d'arma prima del passaggio di consegne, le difficoltà riscontrate da parte Egiziana nella loro gestione e la successiva decisione di abbandonare alcuni programmi di ammodernamento, ne risulta che l'attuale (e futura) ridotta valenza operativa di queste unità sia tale da non meritare un particolare approfondimento.

Ben diversa la situazione rispetto alle fregate arrivate in Egitto appena un paio di anni dopo; perché le Oliver Hazard Perry sono piattaforme ben più moderne, sotto tutti i punti di vista. Realizzate in 71 esemplari da 4 Paesi diversi, anche ora che sono in fase di dismissione da parte della US Navy continuano a trovare "estimatori" presso molte altre Marine.

Oltre, ovviamente, all'Egitto che nel 1996 riceve infatti le prime 2 unità: FFG-25 Copeland e FFG-26 Gallery, destinate a diventare ripetitivamente F911 Mubarak poi, dal 2011, Alexandria e F916 Taba. La prima giunge attraverso il programma "US Grant-Aid program", come già avvenuto per le 2 Knox, mentre la seconda in base a un contratto di vendita di poco più di 100 milioni di dollari. Passano appena un paio di anni e, sempre nell'ambito del programma di aiuti promosso da Washington, è la volta della seconda coppia di fregate: FFG-22 Fahrion e FFG-23 Lewis b. Puller, che diventano F901 Sharm El-Sheik e F906 Toushka. Quale ultima annotazione "cronologica", si ricorda che tutte e 4 le unità in questione erano state consegnate alla US Navy tra il 1981 e il 1982; dunque, piattaforme relativamente giovani (tra l'altro, oggetto di un intervento di refit di 3 mesi prima della consegna), appositamente scelte dalla Marina Egiziana allo scopo di potenziare le proprie capacità nell'ambito della lotta antisom.

Per entrare nello specifico delle caratteristiche tecniche, le O.H. Perry in questione appartengono alla serie di unità cosiddette "short hull" (o Flight I); questo perché una seconda serie ("long hull" o Flight II) sarà per l'appunto realizzata con uno scafo più lungo per accogliere un elicottero di maggiori dimensioni. Ciò significa una piattaforma lunga 135,6 metri fuori tutto, larga 13,7 e con un pescaggio di poco meno di 6,7 metri; il tutto per un dislocamento a pieno carico di circa 3.900 tonnellate. Non proprio usuale la configurazione dell'impianto propulsivo, un "tutto-gas" incentrato su 2 Turbine GE LM-2500, per una potenza totale di 40.000 Hp, su di un solo asse. Le esigenze in quanto a energia elettrica sono poi assicurate da 4 diesel-alternatori per un totale di 3.000 KW. Sul fronte delle prestazioni, infine, la velocità massima è di oltre 29 nodi mentre l'autonomia raggiunge le 5.000 miglia all'andatura di crociera di 18 nodi.

Caratterizzate da una non comune attenzione per la protezione passiva (con diverse zone vitali opportunamente protette da blindature di materiali diversi) e gestite da un equipaggio di quasi 220 persone, anche le O.H. Perry hanno subito alcune modifiche nel corso della loro vita; modifiche che però non hanno riguardato le unità arrivate in Egitto, fornite quindi nella loro configurazione iniziale come sensori e sistemi principali.

Per i primi troviamo dunque un radar per la scoperta aerea AN/SPS-49(V)4 e uno per la scoperta di superficie

911 Sharm El-Sheikh (classe O.H. Perry)

AN/SPS-55; oltre a un radar di navigazione Furuno di derivazione commerciale, sulle O.H. Perry è presente anche un apparato per il controllo del tiro STIR (Separate Target Illumination Radar), integrato nel FCS (Fire Control System) MK.92 che gestisce il sistema missilistico antiaereo e il pezzo di artiglieria principale. Essendo le Perry ottimizzate per il contrasto delle minacce subacquee, allo stato dell'arte risulta anche la dotazione di sensori subacquei, rappresentati da un sonar a scafo AN/SQS-56 e da uno rimorchiato AN/SQR-19 Tactical Towed Array Sonar (TACTAS).

Non senza aspetti di originalità la questione relativa ai sistemi d'arma; su queste fregate troviamo infatti un lanciatore singolo MK 13, in grado di lanciare missili antiaerei SM-1MR Standard e missili antinave Harpoon (Mk 13 che, peraltro, la US Navy provvide a rimuovere dalle proprie navi a partire dal 2003). A questo si aggiungono un pezzo da 76/62 mm (il classico Compatto della OTOMelara, Mk 75 negli USA), un Close-In Weapon System (CIWS) Phalanx con 6 canne rotanti da 20 mm. poi aggiornato alla versione Block 1B, 4 mitragliatrici da 12,7 mm su affusti manuali e, infine, 2 impianti lanciasiluri trinati Mk 32 da 324 mm. per il lancio di siluri antisom Mk 46. Organico al sistema di combattimento, l'elicottero imbarcato che per le unità Egiziane è un singolo SH-2G Super Seasprite.

Più “tradizionali” invece i sistemi per le contromisure; si parte da un apparato per l'Electronic Warfare AN/SLQ-32 (V)5 e si arriva ai 2 classici sistemi destinati all'inganno: l'AN/SLQ-25A Nixie (di tipo acustico, per il contrasto ai siluri) al sistema Super Rapid Bloom Offboard Chaff (SRBOC) incentrato sui 2 lanciarazzi Mk 137 a 6 canne (per il lancio di chaff/decoy contro i missili antinave).

All'incirca nello stesso periodo, cioè nel 1997, entrano inoltre in servizio i 3 cacciamine costieri della classe Dat Assawari. Questi ultimi, costruiti dai cantieri Statunitensi Swiftships, oltre a capacità limitate hanno anche manifestato alcuni problemi a livello di piattaforma legati alla loro derivazione da un progetto commerciale. Da notare come questi stessi cantieri siano coinvolti anche nel processo di rinnovamento della componente di pattugliamento; costruite anche in loco sfruttando dei kit arrivati dagli Stati Uniti, sono infatti entrate in servizio o sono prossime a esserlo diverse “Patrol Craft” da 26 e 28 metri.

A questo primo blocco di forniture segue poi una certa stasi; si dovrà infatti attendere il 2007 per registrare la consegna alla Marina Egiziana di 2 cacciamine della classe Osprey, a loro volta ritirati dal servizio da parte della US Navy. Gli ex-MHC-60 Cardinal e MHC-61 Raven diventano perciò il 521 Al Siddiq e 524 Al Faraouk, il tutto per un'aggiunta all’insegna del salto di qualità. Derivati direttamente dal (riuscito) progetto Lerici, questi cacciamine sono infatti unità moderne, trasferite dopo appena 10 anni di servizio con la Marina americana. È in quel che sarà una costante del presente articolo, già dall'analisi della componente dedita al contrasto delle mine si rileva la grande eterogeneità delle piattaforme (e dei sistemi) in servizio; accanto infatti alle unità appena menzionate, dovrebbero essere ancora in servizio 4 vecchie unità della classe Yurka (Project 266E) e 3÷4 dell’ancora più vetusta classe T-43, tutte di origine Sovietica. Logica vorrebbe dunque, anche alla luce delle esigenze legate al libero transito del Canale di Suez e delle sue direttrici di accesso, che proprio questa stessa componente fosse tra quelle cui la Marina Egiziana dovrebbe dedicare maggiore attenzione.

All'incirca nello stesso periodo, inoltre, comincia a prendere corpo anche un'altra importante fornitura di origine americana; vale a dire, le 4 motomissilistiche del tipo Ambassador Mk III. In realtà, il progetto era stato avviato anni prima ma una serie di difficoltà varie ne avevano impedito la partenza; almeno fino alla firma del contratto, avvenuta poi nel 2008. Un paio di anni dopo ha avuto inizio la costruzione presso i cantieri VT Halter Marine della prima unità, con l'intero programma che (da quel momento in poi) è proseguito in maniera più rapida. Le prime 2 unità (682 Suleiman Ezzat e 684 Fouad Zekry) sono state infatti consegnate nel 2013 mentre le consegne della seconda coppia (686 Ali Gad e 688 Mahmoud Fahmy) sono avvenute nel 2015. Il costo finale dell'intero programma è stato valutato in poco meno di 1,3 miliardi di dollari; piuttosto alto anche se, così come accade per ogni contratto di questo genere, esso finisce con il comprendere anche una serie di servizi accessori legati alle necessità di tipo manutentivo e logistico.

Nel dettaglio, le Ezzat sono lunghe 62,5 metri circa, larghe 9,9 e con un pescaggio di 2,7 metri; secondo le informazioni più recenti, il dislocamento a pieno carico sarebbe intorno alle 780 tonnellate. Qualche dubbio sull'esatta configurazione dell'apparato propulsivo che comunque dovrebbe essere incentrato su 4 diesel MTU 16V 295 TE90 tarati a 5.420 Hp ciascuno su altrettanti assi; ne risultano valori di velocità massima pari a 41 nodi mentre l'autonomia è fissata intorno alle 2.000 miglia a 15 nodi. L'equipaggio è infine composto da 36 uomini.

Decisamente performante il sistema di combattimento installato nonché il “cervello” che lo gestisce e cioè il Combat Management System (CMS); nel caso specifico, il TACTICOS della Thales. La stessa azienda francese fornisce anche tutti i sensori: un radar multiruolo MRR-3D NG, un radar di superficie Scout Mk 2 e un apparato di controllo del tiro Sting-EO Mk 2 (con radar e apparato elettro-ottico), a sua volta supportato da un sistema Brashear LSEOS (Lightweight Shipboard Electro-Optical System). Detto dei 4 lanciatori Super Barricade per chaff e decoy per il contrasto dei missili antinave e del sistema Electronics Support Measures/Electronic Counter Measures (ESM/ECM) Argon ST WBR-2000, non resta che affrontare il tema dei sistemi d'arma. Si parte dal pezzo da 76/62 mm Super Rapido, si passa per il CIWS Phalanx Block 1B, le 2 mitragliatrici da 7,62 mm su affusto manuale M60, i 2 contenitori-lanciatori quadrupli per missili Harpoon RGM-84G Block II, per arrivare al lanciatore a 21 celle per missili RIM-116B Rolling Airframe Missiles (RAM), anch'essi destinati alla difesa di punto.

Il fatto poi che negli ultimi anni, la Marina Egiziana si sia rivolta ad altri Paesi per soddisfare le proprie esigenze, non significa certo un'interruzione dei rapporti con gli Stati Uniti; del resto, le esigenze di supporto per tutte queste unità rimangono intatte. Insomma, i legami con Washington, a parte qualche momento di tensione, sembrano saldi; come dimostrato da attività addestrative congiunte tutt’altro che rare e dal prossimo avvio di programmi di aggiornamento sia per le ex-O.H. Perry (per ora, attrave-

ro l'installazione di un nuovo radar SMART-S), sia per gli ex-Osprey.

La "parentesi" tedesca

In effetti, quello dei rapporti con la Germania costituisce un capitolo meno rilevante rispetto a quanto instaurato con gli USA prima e con la Francia oggi; tuttavia, con i suoi risvolti comunque importanti, non può certo essere liquidato sbrigativamente.

Tutto ha sostanzialmente inizio tra il 2002 e il 2003; nel giro di un paio di anni arrivano infatti una nave da carico/trasporto munizioni Type 760 della classe Westerwald (più precisamente, la Odenwald che diventa A231 Halayb) e una da trasporto/rifornimento Type 701C della classe Luneburg (nello specifico, la Glucksburg che assume il nuovo nome di A230 Shalatein). Con entrambe le unità caratterizzate comunque da un'età non giovanissima. Tra l'altro, per quanto in realtà non vi siano indicazioni che lascino intendere una trasformazione della Marina Egiziana in una vera "Blue Water Navy", la sua crescita dimensionale dovrebbe comportare un analogo sviluppo sul fronte del naviglio ausiliario e logistico; a oggi limitato sostanzialmente proprio a queste 2 piattaforme e a poco altro ancora.

Nello stesso biennio arrivano inoltre 5 motomissilistiche Type 148 della classe Tiger, a loro volta basate sul progetto La Combattante IIA. Trasferite alla Marina Egiziana al termine del loro servizio nella Marina Tedesca, queste motomissilistiche sono state oggetto di limitati interventi di refit.

A oggi la Marina del Cairo allinea uno spaventoso insieme di unità diverse: oltre alle 4 Ambassador di recentissima introduzione e alle 5 ex-Tiger appena citate, troviamo infatti 6 unità della classe Ramadan (2 delle quali in riserva?) e le 2/3 unità superstiti della classe 6 Ottobre (con entrambe le classi dotate di armamento italiano). Questo è il blocco delle piattaforme che potremmo definire di origine occidentale. Sebbene poi non vi sia chiarezza rispetto al loro status attuale, teoricamente vi sarebbero anche 6 Project 205 Osa I di origine Sovietica e 6 unità della classe Houku di origine Cinese. Come se non bastasse, in tempi più recenti è stata consegnata una unità del tipo Project 1241.8 Molnya (la 801 Ahmed Fadel), donata dalla Russia. Piattaforme dunque dalla provenienza, dall'età e dalle caratteristiche tra le più disparate; al punto che logica vorrebbe si procedesse a una drastica razionalizzazione, per evidenti ragioni di supporto logistico. Anche perché, viste le specifiche missioni assegnate alla Marina Egiziana (legate soprattutto alla difesa del Canale di Suez e delle sue vie di accesso), proprio le motomissilistiche rappresentano un assetto operativo di primaria importanza.

Ben diverso l'ultimo "step" del rapporto con la Germania, in considerazione del fatto che riguarda un programma importante: il rinnovo della componente subacquea. A oggi infatti, la Marina Egiziana dispone di 4 battelli della classe Romeo (o Project 033) di costruzione cinese; piattaforme tutt'altro che moderne, nonostante un esteso intervento di modernizzazione che ha coinvolto anche gli Stati Uniti, e dunque bisognose di una rapida "messa a riposo".

Ora, premesso che tra tutti quelli in corso, questo programma è il più misterioso in assoluto, qualche riferimento è comunque possibile fornirlo. I primi contatti fra i 2 Paesi risalgono al periodo di fornitura delle unità poco sopra citate, con l'iniziale intenzione da parte Egiziana di attingere alla linea dei Type 206A in uscita dal servizio attivo; le trattative tuttavia si arenano ben presto. I contat-

682 Suleiman Ezzat (Ambassador Mk.III)

ti però non si sono mai interrotti del tutto; nel 2011 giunge infatti la notizia dell'assegnazione di un contratto alla Howaldtswerke-Deutsche Werft (del gruppo ThyssenKrupp Marine Systems, TKMS) per la realizzazione di 2 battelli Type 209/1400mod, con l'opzione per una seconda coppia. Opzione poi esercitata nel 2014.
Da qui in poi però, nessun'altra informazione; o quasi.
Si sa solo che il primo sottomarino (S 41) è stato varato nel dicembre del 2015 e consegnato alla Marina Egiziana nel dicembre 2016, mentre la consegna della seconda (S -42) è avvenuta nell'agosto 2017; con entrambe le piattaforme ormai giunte in Egitto. L'intero programma, infine, dovrebbe concludersi entro il 2020 con la consegna delle ultime 2 (S-43 e S-44).
Per il resto, pochi altri dettagli; con l'unica eccezione degli aspetti finanziari del programma; 920 milioni di euro il contratto relativo alla prima coppia e una cifra simile per la seconda. In totale, quindi, 1,8 miliardi di euro comprensivi anche di un pacchetto di manutenzione/supporto logistico iniziali nonché per l'addestramento di equipaggi e tecnici.
Nulla di più preciso invece sulle caratteristiche delle piattaforme.
L'unica cosa possibile diventa quella di provare a tracciare un identikit di massima, rifacendosi ad analoghe realizzazioni per altre Marine; dopotutto, si sta pur sempre parlando del progetto di maggior successo degli ultimi 50 anni (almeno).
Dunque, il Type 209/1400mod è un sottomarino che presenta una lunghezza di 62 metri e una larghezza massima di 6,25; dislocamento in superficie è pari a 1.450 tonnellate mentre in immersione si sfiorano le 1.600. L'impianto propulsivo, ovviamente diesel-elettrico, si presume che possa essere configurato con 4 diesel-alternatori MTU 12V 396 con una potenza totale installata di 2,8 MW e un motore elettrico di propulsione Siemens da 3,7 MW. Le prestazioni dovrebbero così essere quelle conosciute; 11 nodi di velocità massima in superficie, 22 nodi quella in immersione; sul fronte dell'autonomia, sono 11.000 le miglia raggiungibili a 10 nodi in superficie, laddove a quota snorkel e alla velocità di 12 nodi si raggiungono le 8.000 miglia. I valori scendono ancora in immersione (400 miglia a 4 nodi) ma quello che è interessante evidenziare come questi sottomarini siano in grado di essere modificati per aggiungere una sezione di scafo con le componenti di un sistema Air Indipendent Propulsion (AIP) con "fuel cells".
Anche per la profondità massima (oltre 300 metri) e per l'equipaggio (30 uomini) i valori dovrebbero essere allineati con quelli noti.
Ancora più complicata appare la puntuale definizione delle caratteristiche più propriamente belliche; questo anche perché uno dei pregi dei Type 209 è costituito proprio dall'adattabilità del progetto alle esigenze del cliente. Quindi nessuna informazione su elementi essenziali come il Combat Management System (ISUS 90 della Atlas Elektronik o MSI 90 Mk2 della Kongsberg?) o la suite sonar (CSU 83 o CSU 90 sempre della Atlas?); sono solo ipotesi, peraltro limitate agli aspetti più importanti e senza approfondirne altri comunque di rilievo. Con un ragionamento analogo sul fronte dei sistemi d'arma; ricordati gli 8 tubi lanciasiluri da 533 mm, si sa solo che gli USA hanno autorizzato la vendita di missili antinave UGM-84L Harpoon Block II. Nulla invece sul tipo di siluro scelto, con ogni possibile opzione sul tavolo (dal DM2A4 ancora della Atlas, al Mk 48 americano, con altre possibilità ancora sul tavolo).
Di certo c'è che l'ingresso in servizio di questi sottomarini costituirà comunque un cambiamento nel "balance of power" della regione. Non a caso, Israele ha anche esercitato delle pressioni sulla Germania perché desistesse dal dare seguito alla loro vendita; pressioni, però, che si sono rivelate inutili.

L'ultimo arrivato: la Francia

Se qualcuno aveva ancora dei dubbi sulle reali intenzioni da parte della Marina Egiziana in merito alla volontà di rinnovare e potenziare la propria flotta, le mosse compiute negli ultimi 2 anni sono quanto mai esemplificative al riguardo.
Con, in più, un nuovo protagonista assoluto: la Francia.
Tutto ha inizio, per così dire, nel giugno del 2014; sia pure da fonti non ufficiali giunge infatti la notizia della firma di un contratto con DCNS per la fornitura di 4 corvette del tipo Gowind 2500. Il suo valore complessivo è di circa 1 miliardo di euro, non comprendente però la fornitura di missili e di siluri: questi saranno oggetto, i primi di un probabile contratto con MBDA (stimato in 400 milioni di euro) e i secondi di una commessa della stessa DCNS per almeno altri 100 milion).
Altri dettagli trapelati riguardano la ripartizione del carico di lavoro; la prima unità sarà realizzata in Francia mentre le altre 3, attraverso un trasferimento mirato di tecnologie, saranno costruite in Egitto presso i locali Alexandria Shipyard. L'accordo prevede infine il completamento del programma, con la consegna di tutte e 4 le corvette, in un arco di tempo compreso tra il 2017 e il 2019; oltre a ciò, il contratto include anche un'opzione per ulteriori 2 unità che, ovviamente, sarebbe di nuovo realizzate in Egitto. Nel frattempo, la prima corvetta (la 971 El Fateh) ha visto l'inizio delle operazioni di taglio delle lamiere nell'aprile del 2015 presso i cantieri di Lorient; esattamente un anno dopo, l'operazione si è ripetuta per la seconda unità ma, questa volta, in quelli di Alessandria. Altro passaggio importante, la consegna della stessa El Fateh alla Marina Egiziana il 22 settembre 2017, con successivo trasferimento ad Alessandria.
Essendo le Gowind un progetto rappresentativo di una famiglia di piattaforme adattabili alle esigenze del cliente e, al tempo stesso, non essendo ancora stati resi noti tutti i dettagli delle scelte effettuate della Marina Egiziana, anche in questo caso non è possibile fornire un quadro puntuale delle caratteristiche di queste 4 corvette; anche se, quasi tutti gli elementi più importanti sono comunque noti.
In particolare, la lunghezza della versione 2500 è fissata in 102 metri, la larghezza massima è di 16 metri mentre il pescaggio è intorno ai 5,4; il valore del dislocamento a pieno carico è nell'ordine, per l'appunto, delle 2.500 tonnellate (e oltre).
Abbastanza fitto il mistero sull'impianto propulsivo; se ne conosce solo la configurazione e cioè CODLAD (Combined Diesel-eLectric And Diesel) e una generica scelta di motori di 2 MTU a 20 cilindri per la propulsione su diesel. Nessuna informazione né sui motori elettrici né sui diesel-generatori. In termini di prestazioni, tutto lascia

pensare che si rimanga nel “range” previsto da progetto e cioè oltre 25 nodi di velocità massima e un'autonomia di circa 3.700 miglia all'andatura di crociera di 15 nodi. L'equipaggio dovrebbe essere composto da 65 uomini (con disponibilità per altri 15); l'autonomia operativa infine è indicata in 11 giorni.
Più chiara la situazione sugli aspetti più propriamente “bellici”; il Combat Management System è il SENIT (Ship Enhanced Tactical information System), un sistema che consente a queste relativamente piccole unità di svolgere un'ampia gamma di missioni. Ciò grazie anche al pacchetto di sensori imbarcati; tutti peraltro integrati nell'unico "mast", per una soluzione che contribuisce a diminuire una segnatura radar già ridotta in fase di progetto (laddove anche per quella termica sono state adottate analoghe misure di riduzione).
Il sensore principale è un radar multifunzione 3D SMART -S Mk 2 della Thales; dovrebbero poi essere installati anche radar di navigazione e per il controllo del traffico aereo ma, a oggi, non vi sono indicazioni più precise. Quali sensori passivi sarà inoltre installato un apparato elettro-ottico, anche in funzione di controllo del tiro; anche in questo caso però mancano altre informazioni. Nella sua configurazione base (da vedere se sarà mantenuta dall'Egitto), le Gowind sono decisamente ben attrezzate anche per l'ASW (Anti-Submarine Warfare), grazie al proprio sonar a scafo (un Kinglip?) e a un VDS (Variable Depth Sonar, che potrebbe essere un CAPTAS 2).
Per quanto concerne il pacchetto di sistemi per le contromisure, si può dare per certa la presenza di un VIGILE 200 in funzione Radar-Electronic Support Measures (R-ESM), un ALTESSE-C quale Communication-Electronic Support Measures (C-ESM); a questi si aggiungerà un lanciatore Sylena Mk 2 per il lancio di decoy in funzione antimissile. Ampia e articolata la dotazione di sistemi d'arma, rappresentata in primo luogo dal pezzo da 76/62 mm Super Rapido, dal lanciatore verticale a 16 celle per missili MICA VL e dagli 8 lanciatori per missili MM40 Exocet; a questi si aggiungono 2 lanciatori tripli per siluri MU90 e 2 pezzi Narwhal da 20 mm su affusto remotizzato. Importante poi la capacità di far operare elicotteri fino a 10 tonnellate (ma non ricoverabili nell'hangar, predisposto per velivoli fino a 5 tonnellate).
Nel complesso, molto si è puntato sulla flessibilità; poter imbarcare un certo numero di uomini aggiuntivi quali operatori delle Forze Speciali (a loro diposizione, 2 RHIB da 9 metri), la possibilità di far operare e ospitare un VTUAV (Vertical Take-off landing Unmanned Vehicle, da cui l'interesse da parte Egiziana per il Camcopter S-100) o la possibilità di riconfigurare la piattaforma attraverso l'imbarco di moduli diversi.
In sintesi, un bel passo in avanti per la Marina del Cairo.
Ulteriormente rafforzato da un altro passaggio; sempre in “salsa francese”.
É il novembre del 2014 quando incominciano a trapelare le prime indiscrezioni relative a una possibile nuova (e consistente) fornitura d'armi da parte di Parigi; regista dell'operazione, così come per il precedente accordo sulle Gowind, lo stesso Presidente al-Sisi. Possono pochi mesi e, con una velocità notevole, il 16 febbraio del 2015 giunge la firma di un accordo complessivo che, di fatto, risulta composto poi da tre contratti distinti: uno con Dassault per la fornitura di 24 velivoli Rafale, un altro con MBDA per le armi (bombe guidate e missili) destinate ai Rafale stessi e, infine, un ultimo con DCNS per la fornitura di una fregata FREMM. Il tutto per un valore complessivo di 5,2 miliardi di euro.
Con l'aspetto interessante costituito dalla richiesta da parte del Cairo di avere a disposizione la nuova unità per il 5 agosto successivo, data che avrebbe segnato l'inaugurazione ufficiale del raddoppio del Canale di Suez.
I tempi sono dunque molto stretti e, di conseguenza, l'unica soluzione possibile diventa quella di ricorrere a una unità già realizzata; la scelta cade così sulla Normandie, in fase di consegna alla Marina Francese. Prontamente ribattezzata FFG-1001 Tahya Misr, al termine di una serie di lavori e di un primo periodo di addestramento, l'unità raggiunge in tempo l'Egitto per l'appuntamento fissato;

anche se, in effetti, la consegna vera e propria avverrà nel marzo del 2016 al fine di completare l'iter addestrativo previsto. Essendo stato inserito in un contratto più ampio, non è noto l'esatto ammontare dei costi legati al trasferimento della Normandie; a titolo di esempio, si ricorda che l'analoga operazione compiuta nel 2013 a favore della Marina del Marocco venne valutata in circa 470 milioni di euro. Una cifra puramente indicativa che, in realtà, nel caso della fornitura all'Egitto dovrebbe essere superiore, anche per effetto del pacchetto di addestramento e manutenzione/supporto logistico iniziali incluso nel contratto. Inizialmente si era anche parlato dell'opzione per una seconda unità, addirittura da realizzare in loco; si tratta però di voci che, almeno a oggi, non hanno trovato particolari conferme.

Per quanto le caratteristiche essenziali delle FREMM (francesi) siano note ai più, appare comunque utile ricapitolarle; anche per effetto delle modifiche apportate prima del trasferimento in Egitto.

Le FREMM della classe Aquitaine, fino a oggi, sono infatti realizzate in un'unica versione nota come ASM (Anti Sous-Marine). Questa presenta una lunghezza di 142 metri, una larghezza massima di 20 e un pescaggio massimo di poco più di 7 metri; il tutto per un dislocamento a pieno carico di circa 6.000 tonnellate.

L'impianto propulsivo è in configurazione CODLOG (Combined Diesel-eLectric Or Gas), articolato su di una turbina a gas GE LM-2500+G4 da 32 MW, 4 generatori diesel MTU da 2,2 MW ciascuno e 2 motori elettrici di propulsione Jeaumont. Le prestazioni parlano di una velocità massima superiore ai 27 nodi e un'autonomia di circa 6.000 miglia alla velocità di crociera di 15 nodi; l'autonomia operativa è fissata in almeno 40 giorni. Mentre poi la consistenza dell'equipaggio è fissata in 108 uomini, a bordo sono disponibili posti per altre 37 persone; con un ulteriore margine di crescita in caso di emergenza.

Sul fronte dei sistemi di bordo si parte, ovviamente, dal CMS che sulle Aquitaine è il SENIT della stessa DCNS; a sua volta supportato dal un Command and Control Information System (C2IS) SIC21 della Thales. Per ciò che riguarda i sensori di superficie, quello principale è il radar Phased Array 3D multifunzione HERAKLES, supportato da 2 radar di navigazione/controllo traffico aereo Terma Scanter 2001; a completamento, il sistema elettro-ottico per il controllo del tiro VIGY MM e il sistema IRST (Infra-Red Search and Track) ARTEMIS. In virtù del ruolo assegnato, quanto mai all'avanguardia risulta la dotazione in termini di sensori subacquei, con il sonar a scafo UMS 4110 CL e il sensore rimorchiato CAPTAS 4/UMS 4249 Variable Depth Sonar (VDS). Detto di una suite di sistemi di comunicazione/scambio dati completa, anche quelli destinati alla difesa passiva e contromisure delle Aquitaine sono ugualmente più che adeguati allo scopo; nel dettaglio, in funzione R-ESM e C-ESM ritroviamo sistemi già noti e cioè VIGILE più ALTESSE-C. Nel primo caso però, le funzioni di contrasto nei confronti dei radar sono aumentate dalla presenza di 2 sistemi SIGEN, comprendenti dei "jammer" Nettuno 4100. Doppia dotazione, infine, per le funzioni di contrasto dei missili antinave e dei siluri; rispettivamente, 2 lanciatori multipli NGDS (New-Generation Dagaie System) e altrettanti sistemi CONTRALTO-V.

Nel campo dei sistemi d'arma, le FREMM Francesi sono dotate di un singolo pezzo da 76/62 mm Super Rapido, come armamento antinave dispongono di 8 lanciatori per missili MM40 Exocet Block III mentre per la lotta antisom troviamo 2 lanciatori binati per siluri MU90. Ricordati i 2 affusti remotizzati Narwhal da 20 mm, la peculiarità di queste piattaforme è rappresentata dalla presenza di 2 diverse declinazioni del sistema d lancio verticale (VLS,Vertical Launching System) Sylver con 2 moduli da 8 celle A43 per missili antiaerei/antimissile Aster 15, più altrettanti moduli sempre da 8 celle per A70 per i Naval SCALP (Système de Croisière conventionnel Autonome à Longue Portée), anche noto come Missile de Croisière Naval (MdCN). Le dimensioni dell'hangar, infine, consentono di ospitare un elicottero NH-90 NHF (NATO Frigate Helicopter) o simili.

Questa, ancorché sommaria, descrizione non può però dirsi conclusa prima di aver ricordato un particolare importante. Come detto, la Thaya Misr, prima di essere consegnata alla Marina Egiziana è stato oggetto di alcuni interventi importanti, tutti legati da un filo comune: la rimozione di equipaggiamenti sensibili. Per essere più precisi, sono stati rimossi i moduli Sylver A70, i 2 sistemi SIGEN con i "jammer" Nettuno 4100 nonché il sistema di comunicazione satellitare Syracuse. Tra le altre cose, è anche da notare come, almeno a livello ufficiale, non siano state fornite indicazioni circa la fornitura di missili Aster 15.

Ma l'ingresso in servizio di quest'ultima e delle Gowind, in perfetta analogia con quanto già evidenziato per la linea delle motomissilistiche, suggerisce la necessità di una riflessione. Ricapitolando, la linea delle maggiori unità combattenti della Marina Egiziana vede oggi in servizio, oltre alle 2 ex-Knox, alle 4 ex-O.H. Perry e alla Thaya Misr, anche 2 fregate di origine Cinese Type 053HE Jianghu III (consegnate nel 1984-'85) e 2 corvette di costruzione Spagnola della classe Descubierta (anch'esse entrate in servizio nel 1984). A queste, entro pochi anni, si aggiungeranno le 4 corvette Gowind.

All'apparenza (e non solo a quella), una situazione difficile da sostenere; al punto che, pure in questo caso, la soluzione più logica sembrerebbe essere quella di una razionalizzazione (termine alquanto gentile). In questo caso, sempre facendo ricorso alla stessa logica, tutto lascia intendere che le unità più anziane, di difficile sostenibilità logistica e operativamente meno significative dovrebbero essere quelle più facilmente sacrificabili; con le 2 ex-Knox e le 2 Jianghu III quali indiziate principali al "sacrificio" (sempre che non sia già avvenuto…).

Un altro tema che finisce con l'essere sollevato dall'arrivo di queste unità più moderne è quello della componente aerea della Marina Egiziana. In tal senso occorre subito premettere che in Egitto, ogni singolo velivolo (sia esso un aereo o un elicottero) è inquadrato nell'Aeronautica Egiziana; ivi compresi, ovviamente, quei velivoli che operano per la Marina.

Nello specifico si tratta di 9 AS432L Gazelle, di 10 SH-2G (E) Super Seasprite e di 4/5 Sea King Mk 47; con gli ultimi 2 più propriamente impiegati in compiti ASW. Oltre a questi, la Marina stessa può fare affidamento su altri elicotteri "utility" dell'Egyptian Air Force per compiti di supporto/trasporto quali (per esempio) i numerosi Mi-8 e Mi-17. Tenendo conto che le varie piattaforme entrate in ser-

vizio (o prossime a esserlo) dispongono di capacità elicotteristiche, logica vorrebbe che tale componente fosse oggetto di potenziamento; anche perché le macchine oggi in linea non solo sono ridotte nei numeri ma anche datate.
In questo senso si spiegano le voci di trattative, che sarebbero in corso sempre con la Francia, per la fornitura di 36 NH-90 (24 dei quali in versione Tactical Transport Helicopter, TTH, e i restanti 12 in versione NFH, NATO Frigate Helicopter). In attesa di notizie certe, il "mistero" sulle prossime mosse della Marina del Cairo rimane.
Nel frattempo però, stava già maturando un altro "coup de theatre".
É il 23 di settembre del 2015 quando, dopo essere stato oggetto di anticipazioni in tal senso a partire dall'agosto precedente, giunge la notizia ufficiale da parte della stessa Presidenza della Repubblica Francese: Parigi e Il Cairo hanno raggiunto un accordo per il passaggio di 2 unità del tipo BPC (Bâtiment de Projection et de Commandement), più comunemente note come classe Mistral. Il valore del contratto, firmato poi il 10 ottobre successivo, è pari a 950 milioni di euro, comprensivo dell'addestramento dell'equipaggio e della fornitura di 6 mezzi da sbarco: 2 Engins de Débarquement Amphibie-Rapides (EDA-R), altrimenti conosciuti come L-CAT, e 4 Chalands de Transport de Matériel de Nouvelle Génération (CTM-NG). A essi si aggiunge anche un "pacchetto" comprensivo di servizi legati all'addestramento e alla manutenzione nonché al supporto logistico per 5 anni. La prima unità, L1010 Gamal Abdel Nasser (la ex-Vladivostok), è stata quindi formalmente consegnata nel giugno del 2016; per la seconda, L1020 Anwar El Sadat (ex-Sebastopoli), la consegna è avvenuta nel settembre dello stesso anno.
Come si sarà ormai capito, la particolarità di questa fornitura sta tutta nel fatto che le 2 piattaforme in questione sono quelle della classe Vladivostok, in origine acquistate dalla Russia e poi bloccate nei cantieri di Saint Nazare dopo la rescissione del contratto per effetto degli avvenimenti in Ucraina.
Questa intricata vicenda ha inizio nel 2011, quando la Francia (non senza polemiche varie) assunse la "storica" decisione di vendere queste 2 navi anfibie alla Russia; il contratto prevedeva una partecipazione di quest'ultima alla costruzione della prima coppia di piattaforme e un'opzione per una seconda coppia da realizzare con un maggiore coinvolgimento di Mosca.
Tra gli altri aspetti da ricordare, l'introduzione di modifiche al progetto originale realizzato per la Marine Nationale (in 3 esemplari) e l'ovvio ricorso a equipaggiamenti Russi in alcuni settori specifici.
Le caratteristiche principali di queste piattaforme sono rimaste immutate, indipendentemente dai vari utilizzatori; dunque, 199 metri di lunghezza, per 32 di larghezza massima e un pescaggio di 6 metri. Il dislocamento a pieno carico raggiunge le 21.500 tonnellate ma, in realtà i dati più importanti sono altri. Quelli cioè relativi alle capacità di carico nel senso più ampio del termine: un ponte per veicoli di 2.650 m² che consente di ospitare decine di mezzi (tra carri armati, mezzi da combattimenti per la fanteria e veicoli vari), un ponte di volo continuo di circa 6.400 m² con 6 "spot" di atterraggio, al di sotto del quale si estende un hangar di 1.800 m² che può arrivare a ospitare fino a 16 elicotteri, spazi interni che consentono di ospitare 450 uomini in condizioni normali (elevabili fino ad almeno 700 in emergenza, con il margine per altri 200 quale staff di comando) e in aggiunta ai 160 di equipaggio, spazi dedicati alle funzioni di Comando e Controllo e altri ad attrezzature ospedaliere nonché, infine, un bacino allagabile che può accogliere fino a 4 CTM-NG o 2 EDA-R ma,anche, gli LCAC (Landing Craft Air Cushion) della US Navy.
Caratterizzate dal ricorso in fase di costruzione a standard commerciali, il contenimento dei costi deriva anche dalle scelte fatte per l'impianto propulsivo, in configurazione diesel-elettrica; 3 generatori diesel Wärtsilä 16V32 da 6,4 MW ciascuno, più un generatore ausiliario sempre della Wärtsilä ma del tipo 18V200 da 3,3 MW. La propulsione è quindi assicurata da 2 "thruster" azimutali Alstom

Rendering corvetta Gowind 2500

Mermaid con un motore elettrico da 7 MW ciascuno. Le prestazioni, per quanto non eccezionali, appaiono comunque adeguate allo scopo; 19 nodi circa di velocità massima e un'autonomia di 10.700 miglia circa ai 15 nodi indicati quale velocità di crociera.
Ma se fino a qui il quadro risulta sufficientemente preciso, da questo momento in poi l'analisi si complica.
Perché se da un lato le modifiche strutturali richieste da Mosca erano note, con specifico e puntuale riferimento ai sistemi (compresi quelli d'arma) e ai sensori imbarcati era vero tutto il contrario.
Nel novero delle prime ritroviamo aggiustamenti alla configurazione dell'isola, analoghi aggiustamenti a livello di locali interni, la possibilità di isolare il bacino allagabile dal ponte veicoli, l'irrobustimento dello scafo per operare in presenza di ghiaccio (il che, vista la destinazione finale, suona come grottesco) e l'aumento dell'altezza dell'hangar per poter accogliere i velivoli russi caratterizzati da un maggior ingombro: Kamov Ka-52K da combattimento e Ka-29 per il trasporto (con tanto di improbabile desiderata russo per un raddoppio della linea di volo imbarcata). Particolarmente significativa la scelta della prima delle 2 macchine. Tra mezze voci e indiscrezioni varie, sembra ormai certo che l'ordine per ben 46 Kamov Ka-52K (versione navalizzata dell'elicottero da combattimento KA-52 Alligator) si sia concretizzato e che le prime macchine potrebbero cominciare ad arrivare nel 2017; forse…
In merito al secondo aspetto, come brevemente poco sopra accennato, tutto ha inizio già nell'ambito della fase contrattuale sviluppatasi tra Francia e Russia; in sintesi, era cioè noto che il sensore principale sarebbe rimasto il radar per la scoperta aerea/di superficie MRR-3D-NG, così come quelli di navigazione/controllo del traffico aereo sarebbero stati i DBRN-38. Al contrario, i sistemi di comunicazione sarebbero stati di fornitura Russa, al pari dei sistemi ESM/Contromisure e, in più, era accertato che in Russia sarebbero stati installati i sistemi d'arma. Con questi ultimi rappresentati da 2 impianti AK-630M, altrettante torrette Gibka 3M-47 con missili antiaerei Igla, 4 lanciagranate anti-sabotatori DP-65 e un numero imprecisato di mitragliatici da 14,5 mm su affusto manuale.
Nel mezzo, nient'altro.
E non è poco, perché quello che forse e l'aspetto più importante non è mai stato in realtà chiarito; con la Russia che ha sempre richiesto l'installazione del Combat Management System SENIT-9 presente sulle Mistral Francesi, più il Command and Control Information System SIC-21. E la Francia che ha sempre opposto resistenza. Tanto che da più parti si era sostenuto che, alla fine, la Russia avrebbe dovuto provvedere in proprio, dopo la consegna delle piattaforme da parte Francese.
A oggi, in conclusione, non solo non è dato sapere se sulle 2 unità consegnate alla Marina Egiziana siano per l'appunto presenti un qualche CMS e/o C2IS; di più, quello che è certo è che entrambe non hanno nessun sistema d'arma installato.
Al punto che, ogni ipotesi è possibile; da quella che (prive di tali sistemi) saranno addirittura relegate in un ruolo simile a dei semplici “trasporto truppe”, a quello di un possibile invio in Russia per il loro completamento e conseguente pieno sviluppo delle loro capacità. Con quest’ultima ipotesi, anche sulla base di indiscrezioni da parte Russa, che però appare la più solida; laddove peraltro, i termini degli eventuali interventi restano tutti da definire.
Nel frattempo, si registra il nuovo balzo in avanti (operativamente parlando) della Marina Egiziana; fino a oggi infatti, la sua componente anfibia era infatti costituita da 3 “anzianotte” Project 770 della classe Polnocny-A (di costruzione Polacca, assimilabili a delle LST, Landing Ship Tank) e a un pugno di LCU (Landing Craft Utility) Project 106 classe Vydra di fornitura Sovietica.

Conclusioni

Tumultuosa. Questo è il primo aggettivo che viene in mente rispetto alla crescita quantitativa e qualitativa della Marina Egiziana.
Certo, a ben guardare, il periodo di tempo all'interno del quale si è sviluppato quanto fin qui descritto non è proprio modesto; dopo tutto, si parla di oltre 30 anni.
Sennonché, la vistosa accelerazione che si è avuta negli ultimi anni è un segnale comunque importante. Sullo sfondo, una politica estera del Cairo piuttosto “disinvolta”; con il grande sponsor Saudita che sotto la Presidenza al-Sisi ha riversato un fiume di denaro a favore dell'Egitto (e con le stesse forniture belliche che ne hanno beneficiato),

1010 Gamal Abdel Nasser (classe Mistral)

con il potente alleato Americano con il quale (nonostante qualche alto e basso) i rapporti restano solidi e, da ultimo, con l'apertura di un rapporto quasi privilegiato con la Francia (consolidato anche da attività addestrate congiunte). Senza però che questo significhi tirarsi indietro rispetto ad altri Paesi come, per esempio, la Russia; non è infatti un caso che, proprio sul tema dell'acquisto di sistemi d'arma, l'Egitto non si dimostri certo "timido". Al punto che, di recente, si è perfino aggiunto il trasferimento di una corvetta (ora la 1000 Shabab Misr) della classe Pohang ritirata dal servizio attivo nella Marina Sudcoreana; regalata da Seoul in vista di nuove commesse…

Il punto però rimane quello affiorato in più di un'occasione: razionalizzazione.

Si sono già affrontate le analisi su linee del naviglio per il contrasto alle mine, quello delle motomissilistiche, delle unità combattenti più importanti e dello stesso naviglio anfibio. Laddove anche la componente aerea non è certo esente da perplessità.

Come se non bastasse già la questione piattaforme in servizio (di età e provenienza tra le più disparate), si aggiunga poi la "Babele" di sistemi d'arma in dotazione raggiunge livelli macroscopici; almeno 6/7 tipi di missile antinave diversi (ivi compresi quelli delle batterie per la difesa costiera basate a terra), altri 3/4 di missili antiaerei e una situazione (di gran lunga) peggiore su quello dei pezzi di artiglieria di ogni calibro.

E se questi sono gli aspetti più visibili, figuriamoci cosa accade su altri (si pensi a sistemi di comunicazione/scambio dati o ai sensori di ogni tipo) che, sebbene meno evidenti, in realtà non sono meno importanti.

Infine, giova ricordare che la Marina Egiziana rimane pur sempre largamente basata sulla leva obbligatoria; un aspetto che non sempre ben si concilia con le capacità professionali dei singoli. E, per una Forza Armata che da un lato deve sostenere logisticamente una flotta così numerosa, "variegata" e, dall'altro, vede immettere in servizio unità sempre più sofisticate, conciliare i vari aspetti potrebbe essere piuttosto complicato. Allo stesso tempo, anche sul tema delle infrastrutture non mancano i fattori di rischio; a oggi infatti, la dipendenza verso il polo di Alessandria (la più grande base della Marina Egiziana, anche dal punto di vista delle infrastrutture per la manutenzione) rimane molto forte.

Certo, le potenzialità offerte dal complesso industriale-militare Egiziano (una sorta di "corporation" fatta di industrie e interessi economici in molti campi) sono notevoli. Ma anche queste caratteristiche pur importanti, alla fine potrebbero non bastare comunque per contribuire a un supporto efficace della flotta.

Da ultimo, lo stesso arrivo delle Mistral (o Nasser, che dir si voglia) ad alimentare altri dubbi. Per le quali la vera domanda è: perché?

La Marina Egiziana non dispone infatti di reparti dedicati; è solo tra le file dell'Esercito che è possibile rintracciare quella 111ª Brigata Meccanizzata Indipendente, a sua volta erede della 130ª Brigata Anfibia oggi disciolta.

Ecco dunque il punto, rappresentato dalla necessità di capire in base a quali requisiti operativi Il Cairo sia arrivato alla decisione di acquisire piattaforme dalle simili caratteristiche. Laddove l'eventuale supporto al 153rd Commando Group, la componente Special Forces della Marina Egiziana, non può certo essere una spiegazione.

E più in generale, quali siano le reali direttrici di sviluppo della Marina Egiziana, visto che questo "accumulo" di unità dalle caratteristiche sempre più spinte e dalle dimensioni sempre più ragguardevoli sembrano quasi indicare la direzione di una "Green Water Navy" che, nel caso specifico, non ha evidentemente ragion d'essere. Non sfugge infatti a nessuno come (per compiti, missioni, organizzazione, struttura e caratteristiche complessive della flotta) essa abbia addirittura più punti di contatto con una "Brown Water Navy"!

1001 Thaya Misr (classe FREMM)

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
Web: www.analisidifesa.it

Il Magazine on-line
Diretto da
Gianandrea Gaiani