

Algeria, Egitto e Mali: l'Airbus C295 si impone nella regione sahariana

Analisi Difesa



Il contrasto alle milizie jihadiste su regioni desertiche immense e impervie, spesso prive di strade, e la necessità di rifornirvi avamposti e colonne motorizzate sta creando nel Sahel un mercato per i velivoli da trasporto tattico, limitato solo dalle scarse risorse finanziarie disponibili nei bilanci della Difesa.

Dall'esplosione delle crisi legate all'instabilità in queste regioni (dopo il 2002 e in modo più consistente dopo il tracollo della Libia nel 2011) alcuni Paesi del Sahel (Niger, Mali, Burkina Faso, Mauritania, Senegal e Ciad) hanno acquisito o ricevuto in dono velivoli da trasporto tattico necessari anche ad affiancare o rimpiazzare i vecchi Antonov An-24/26 dell'era sovietica.

L'Italiana Leonardo ha venduto 2 C-27J Spartan al Ciad e 4 al Marocco che li impiega soprattutto nei territori meridionali dell'ex Sahara Spagnolo. I C-130 H ex Usaf sono stati ceduti al Niger (3 di cui uno perso in un incidente) e Ciad (1) mentre il Burkina Faso dispone di 1 CASA/IPTN CN-235 come il Senegal e il Mali ha appena ricevuto un Airbus C295W che opera con lo Squadron 101 dalla base di Bamako-Senou.



Lo stesso velivolo è impiegato in Mali dal contingente del Ghana assegnato alla Minusma, la missione dell'Onu che appoggia il governo di Bamako contro gli insorti jihadisti nel nord del Paese. Secondo IHS Jane's la decisione maliana di acquisire il velivolo di Airbus prodotto in Spagna è stata favorita dall'impiego di 2 C295 ghanesi (un terzo è stato ordinato) ma non va dimenticato che il Mali è sotto diretta influenza francese e sul piano militare è soprattutto la forza d'Oltralpe dell'Operazione Barkhane a garantire la stabilità del Paese.

Il velivolo di Airbus sembra destinato a imporsi come cargo tattico maggiormente diffuso nella regione sahariana come confermano anche i 6 C295 algerini e i 24 ordinati dall'Egitto, 17 dei quali già consegnati.

Benché inferiore nelle prestazioni al C-27J Spartan, il velivolo di Airbus sembra avvantaggiato dal costo più contenuto e dal ruolo strategico che la Francia ricopre in tutta l'area sahariana e sub sahariana, rinsaldato ulteriormente dall'intesa militare con l'Egitto. Per questo il C295 sembra potersi imporre in tutta la regione affiancato per le esigenze più impegnative dai C-130H che gli Stati Uniti sono in grado di fornire in un buon numero di esemplari, gratuitamente o a costi contenuti, provenienti dai surplus dell'Usaf come l'ultimo ex Guardia Nazionale di Puerto Rico consegnato all'inizio dell'anno al Niger.



L'Hercules risulta però una macchina molto impegnativa per le capacità logistiche di molti Paesi della regione come conferma il fatto che i velivoli recentemente donati da Washington appartengono a una categoria inferiore anche ai C295 come i piccoli Cessna Caravan (in diversi casi utilizzati da contractors statunitensi per compiti di intelligence e sorveglianza) e Beechcraft Super King Air.

Basti pensare che l'aeronautica Mauritana schiera ancora un Basler BT 67, cioè un Dc-3 Dakota (C-47) degli anni '40 rimotorizzato e aggiornato. Ne aveva due anche l'aeronautica del Mali che dovrebbero essere stati rimpiazzati dal C295.

Foto Airbus, Luc Willems/Wikipedia e Alenia Aermacchi/Leonardo