## Voli, quali sono le procedure in caso di allarme-bomba? Che cos'è lo «scramble»? Quando si alzano i caccia? di Fausta Chiesa

**Sono cinque le basi dell'Aeronautica Militare Italiana da cui possono decollare in emergenza i caccia per intercettare aerei sospetti. Tutti gli aeroporti hanno una piazzola dedicata per le emergenze (Fonte: https://www.corriere.it/ 5 novembre 2026)**



Si susseguono i casi di (falsi, per fortuna) **allarmi-bomba**, come accaduto anche oggi, 5 novembre, quando nella mattinata due caccia Eurofighter del 4° Stormo dell'Aeronautica Militare sono decollati dalla base aerea di Grosseto dopo la segnalazione per una sospetta minaccia sul volo Helsinki-Roma Fiumicino. Ma quali sono le procedure che scattano? Quando si alzano in volo i caccia militari e sono dirottati i voli? E che cosa succede ai passeggeri?
Le notizie di un allarme-bomba possono arrivare in diversi modi, per esempio una telefonata al 112 o una segnalazione alla direzione di un aeroporto. In questo caso vengono attivate le procedure e contattate le autorità. L'Enav (Ente Nazionale Assistenza al Volo) è in collegamento con tutti gli enti dei Paesi confinanti. Ma in caso di allarme-bomba chi entra in azione è l'Aeronautica Militare Italiana. Il *Corriere* ha parlato con **il Generale Pasquale Preziosa,** già Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare fino al 2016 e oggi professore di **Geostrategia**.

**Che cos'è un allarme-bomba?**
Quando si parla di allarme-bomba significa che c'è un velivolo in pericolo potenziale. In questo caso se la minaccia è seria i caccia si alzano in volo e scortano l'aereo a distanza di sicurezza fino all'atterraggio.

**Che cosa fanno i militari sui caccia?**
Si mettono in contatto visivo con il pilota e con le mani trasmettano i messaggi.
**L'aereo viene dirottato?**
L'aereo scortato viene fatto atterrare nello scalo stabilito dagli enti di controllo, di solito si tratta dello scalo più vicino, dotato delle zone di sicurezza per poter gestire l'evento. Tutti gli aeroporti hanno una piazzola specifica isolata, lontana dalle poste di atterraggio degli altri velivoli, e procedure di evacuazione. I passeggeri sono evacuati attraverso sentieri già previsti. Poi avviene l'ispezione degli organi di sicurezza aeroportuale: polizia, vigili del fuoco, artificieri.

**Ci sono tanti allarmi-bomba?**
Questo è il periodo degli allarmi-bomba, ma si tratta di falsi allarmi. Che io ricordi, non ci sono stati casi di allarmi veri perché chi mette una bomba per farla esplodere non la segnala. L'intervento a salvaguardia della vita umana è prioritario. Certo, questo aumenta i costi per il trasporto aereo.

**Come si accorge di un problema a un aereo in generale?**
«A parte una segnalazione o una telefonata, i problemi ai velivoli sono identificati attraverso i sistemi del controllo del traffico aereo militare e civile, i radar sono interconnessi. Il controllo del traffico aereo civile avviene attraverso radar secondari che funzionano tramite un sistema di interrogazione e di risposta. I radar militari hanno la traccia in tempo reale degli spostamenti di tutti gli aerei per esercitare le funzioni di difesa nell'area di responsabilità.
I casi in cui si alzano i caccia in volo

**In quali altri casi i caccia si alzano in volo?**
Qualora per esempio ci sia una traccia aerea non identificata, si tenta il contatto radio: se il velivolo non risponde suona una sirena e scatta l'allarme e si attiva la procedura che si chiama «Scramble». È quella che ha immediatamente fatto alzare in volo i caccia: in genere sono due, che sono sempre pronti. In Italia ci sono cinque basi deputate: Istrana (Treviso), Grosseto, Gioia del Colle (Bari), Trapani e Amendola (Foggia), distribuite lungo tutto il Paese. Una volta in volo i militari ricevono le istruzioni. Gli si danno le indicazioni sulla posizione e sul velivolo da intercettare e gli si dice il perché. Un caso può essere per esempio quando un aereo ha emesso un codice di emergenza per il quale richiede assistenza.

**Chi coordina la difesa?**
Tutti i Paesi Nato sono interconnessi da un punto di vista della difesa aerea. In Italia la sala di controllo della difesa aerea della Nato è a Ferrara e da lì partono indicazioni in coordinamento con la Spagna dove c'è il centro Nato. Il comando e controllo è unico a livello Nato. Tutti i problemi sono codificati e hanno quindi un loro codice e una loro procedura.

Fin qui per la parte militare. Poi una volta nello scalo del «dirottamento» i passeggeri sono gestiti dalla compagnia aerea che in genere si fa carico di portarli nella destinazione iniziale.