

## **Guerra ai siciliani con i droni di Sigonella**

di *Antonio Mazzeo*

Un carosello in cielo, giù c'è Catania, il blu dello Ionio, l'Etna nera con il cocuzzolo perennemente innevato. Due, cinque, otto, dieci interminabili minuti, l'aereo che oscilla, vibra, scende, risale. E il cuore che accelera. Paura di volare? Mai. Ma perché ci sta tanto ad atterrare? E che cavolo! ogni volta la stessa storia. Arrivi in orario ma poi ti fanno girare per mezz'ora su Fontanarossa. E sudi freddo, senti una strana pressione sullo stomaco. Quasi sempre non ti dicono nulla. Non ti spiegano perché. Domenica all'una invece, sul Pisa-Catania, il comandante annuncia che straremo in aria un po' sino a quando la torre di controllo non ci autorizzerà all'atterraggio. C'è un intenso traffico aereo militare sullo scalo di Sigonella.

*Cazzo, 'sti americani giocano alla guerra perfino all'ora di pranzo e nel giorno del Signore, sdrammatizza il vicino di poltrona già superabbronzato.*

*Beh, sempre meglio di quanto è accaduto a mio zio la scorsa estate. Veniva da Venezia e gli hanno dirottato all'ultimo l'aereo a Punta Raisi*

. Allora c'erano i war games degli yankees e della NATO, gli ultimi fuochi sulla Libia da liberare. Le spregiudicate manovre dei famigerati aerei senza pilota, gli UAV-spia

*Global Hawk*

e i

*Predator*

stracarichi di missili e bombe a guida laser.

Da due anni il terzo aeroporto d'Italia come volume di traffico, oltre sei milioni e mezzo di passeggeri l'anno, è asservito alla dronomania della Marina e dell'Aeronautica militare degli Stati Uniti d'America. Atterraggi e decolli ritardati, le attività sospese in pista e nelle piattaforme, *timetable* che per effetto domino impazziscono in tutto il Continente, gli imprevisti e faticosi dirottamenti su Palermo. Volare da o su Catania vuol dire disagi che si sommano ai disagi, nuovi pericoli che si aggiungono a quelli vecchi. In futuro sarà peggio. Entro il 2015, la grande stazione aeronavale di Sigonella sarà consacrata *capitale*

*mondiale degli aerei senza pilota*

e ospiterà sino a venti

*Global Hawk*

e sciami di droni d'attacco e di morte. E Fontanarossa sarà soffocata, imprigionata, asservita alla guerra.

“Sì, il traffico civile subisce certe riduzioni e interferenze per l'attività militare del vicino scalo di Sigonella”, ammette Gaetano Mancini, presidente della Sac, la società che gestisce l'aeroporto etneo. “Tutto però è sotto controllo e mai ci sono stati problemi per la sicurezza dei passeggeri. Negli ultimi mesi la situazione si è poi fatta sicuramente meno pesante”. L'ordine di scuderia è tranquillizzare ed evitare allarmismi. Eppure dall'8 marzo di quest'anno a Fontanarossa sono state sospese tutte le procedure strumentali standard nelle fasi di accesso, partenza e arrivo degli aeromobili, “causa attività degli *Unmanned Aircraft*”, gli aerei senza pilota in dotazione alle forze armate statunitensi e alleate, come specificato da una nota ai piloti di aeromobili (NOTAM) emessa dalle autorità preposte al controllo del traffico. Le limitazioni dovevano durare sino allo scorso 5 giugno, ma un giorno prima della scadenza dei termini, tre NOTAM distinti dai codici B4048, B4049 e B4050 hanno prorogato la sospensione delle procedure standard sino al prossimo 1 settembre. Anche stavolta il transito dei voli civili, in piena stagione estiva, sarà subordinato alle evoluzioni dei droni. Semaforo giallo anche per i cacciabombardieri e gli aerei radar e da trasporto uomini e mezzi delle forze armate. Un altro avviso, codice M3066/12, ha ordinato infatti la sospensione di tutte le strumentazioni standard al decollo e all'atterraggio nel

*Sigonella Airport,*

dal 4 giugno

all'1 settembre 2012, anche stavolta per le attività degli

*Unmanned Aircraft*

La Sicilia trampolino bellico si trasforma in laboratorio sperimentale del piano di iper-liberalizzare lo spazio aereo alle scorribande degli aerei senza pilota. La sicurezza delle popolazioni e dei passeggeri sacrificata all'altare degli interessi economici del complesso militare industriale USA. In Europa e aldilà dell'Atlantico, governi e organismi internazionali sembrano impotenti di fronte all'intollerabile pressing dei produttori di droni. Il business è enorme: secondo gli analisti

economici, nei prossimi dieci anni la spesa annua per i sistemi senza pilota crescerà da 6,6 ad 11,4 miliardi di dollari e ci sarà pure un'ampia espansione anche in ambito civile.

Solo in riferimento alla tipologia degli UAV ospitati pure a Sigonella (gli

*RQ-4 Global Hawk*

, gli

*MQ-9 Reaper*

e gli

*MQ-1 Predator*

), il Pentagono vuole portarli dagli attuali 340 a 650 nel 2021. Ognuno di essi ha costi insostenibili. Ogni

*falco globale*

di US Air Force, quello più vecchio, costa 50 milioni di dollari (in Sicilia ce ne saranno presto cinque). Gli altri cinque UAV previsti per Sigonella con il programma

*Allied Ground Surveillance*

(AGS) di sorveglianza terrestre della NATO, costeranno complessivamente 1,7 miliardi di dollari. Spesa record di 233 milioni a drone per la versione

*Global Hawk*

acquistata dalla Marina USA nell'ambito del programma

*Broad Area Maritime Surveillance*

(BAMS) che vedrà ancora la Sicilia piattaforma avanzata per i raid in Africa, Medio Oriente e sud-est asiatico.

Due anni fa, senza che sia stato ancora disciplinato l'impiego degli aeromobili a pilotaggio remoto nel sistema del traffico aereo europeo, l'Aeronautica militare e l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) hanno siglato un accordo tecnico per consentire l'impiego dei *Global Hawk* di

Sigonella nell'ambito di spazi aerei "determinati" (terminologia del tutto nuova rispetto a quella in uso nei NOTAM dove gli spazi sono

*proibiti*

,

*pericolosi*

o

*limitati*

)

. In linea teorica si annuncia l'adozione di procedure di coordinamento tra autorità civili e militari "tese a limitare al massimo l'impatto sulle attività aeree civili" e "nel rispetto dei principi della sicurezza del volo", anche se poi si ammette che per le operazioni "connesse a situazioni di crisi o di conflitto armato", l'impiego dei droni non sarà sottoposto a limitazioni di alcun genere. Nel Mediterraneo cronicamente in fiamme è come dare illimitata libertà di azione ai

*falchi globali*

e ai

*predatori*

del cielo e del mare.

"I velivoli telecomandati rappresentano un rischio insostenibile per il traffico civile e le popolazioni che risiedono nelle vicinanze degli scali utilizzati per le manovre di decollo e atterraggio", denunciano gli attivisti della *Campagna per la smilitarizzazione di Sigonella*. "Ne gli Stati Uniti d'America il tasso degli incidenti agli aerei senza pilota è nettamente superiore a quello dell'aviazione generale e di quella commerciale, come più volte

sottolineato dalla

*Federal Aviation Administration*

, l'amministrazione responsabile per la gestione delle attività nello spazio aereo nazionale". Il 15 luglio 2010, durante un'audizione alla Commissione per la sicurezza pubblica interna del Congresso, la vicepresidente della FAA ha espresso forti perplessità su una "rapida e piena integrazione" dei sistemi senza pilota nel traffico aereo generale, così come auspicato dal Pentagono e dal presidente Obama. "Molti dei dati a nostra disposizione arrivano solo dalla *Customs and Border Protection (CPB)*

che pattuglia i nostri confini", spiega la

*Federal Aviation Administration*

. "Essi ci rivelano che i tassi di incidenti degli UAS sono molto grandi. Dall'anno fiscale 2006 alla data del 13 luglio 2010, ad esempio, la CPB ha riferito un tasso incidentale grave di 52,7 ogni 100.000 ore di volo, cioè oltre sette volte più alto di quello dell'aviazione generale e 353 volte più elevato di quello dell'aviazione commerciale. Non si deve poi dimenticare che il numero di ore di volo denunciato, 5.688, è molto basso rispetto a quello che viene solitamente considerato in aviazione per fissare i dati sulla sicurezza e gli incidenti...".

Un recentissimo report di *Bloomberg*, la maggiore società statunitense di analisi del mercato economico e finanziario, ha messo il dito nella piaga droni. Da quando sono operativi con US Air Force,

*Global Hawk, Predator e Reaper* hanno subito

129 incidenti in cui i danni hanno comportato una spesa superiore ai 500.000 dollari o è avvenuta la distruzione del velivolo in missione. "Questi tre tipi di UAV sono quelli con il maggior tasso d'incidente di tutta la flotta aerea militare", scrive

*Bloomberg*

. "Insieme hanno cumulato 9,31 incidenti ogni 100.000 ore di volo, tre volte in più degli aerei con pilota". Il

*Global Hawk*,

da solo, ha un tasso di 15,16.

"Effettivamente il tasso d'incidenti dei sistemi aerei senza pilota (UAS) non è incoraggiante", ammette il maggiore dell'aeronautica, Luigi Caravita, autore di un approfondito studio sui droni pubblicato dal Centro Militare di Studi Strategici (Cemis). "La mancanza di una capacità matura di *sense & avoid (senti ed evita)* verso altro traffico può diventare ancor più critica se associata alla vulnerabilità o alla perdita del data link tra segmento di terra e segmento di volo: in più di un'occasione un

*Predator* è stato perso a

seguito d'interruzione del data link", spiega il maggiore. "Ad oggi gli UAS militari non sono autorizzati a volare, se non in spazi aerei segregati, perché non hanno una banda aeronautica protetta, non sono ancora considerati sufficientemente affidabili, non hanno ancora totalizzato un numero di ore di volo sufficiente da costituire un

*safety case*

rappresentativo e convincente, non è stata ancora dimostrata adeguata resistenza da attacchi di cyber warfare".

Analoghe considerazioni sono state fatte dal comando generale di US Air Force nel documento che delinea la visione strategica sull'utilizzo di questi sistemi di guerra (*The U.S. Air Force Remotely Piloted Aircraft and Unmanned Aerial Vehicle - Strategic Vision*). "I velivoli senza pilota sono sensibili alle condizioni ambientali estreme e vulnerabili alle minacce rappresentate da armi cinetiche e non cinetiche", scrivono i militari statunitensi. Per questo Eurocontrol, l'organizzazione per la sicurezza del traffico aereo a cui aderiscono 38 stati europei, ha stabilito nel marzo 2010 alcune linee guida per la gestione del traffico aereo dei

*falchi globali*

destinati allo scacchiere continentale

. In particolare, si raccomanda d'isolare i droni-spia da altri utenti dello spazio aereo.

"Dato che i

*Global Hawk*

non possiedono certe capacità, come il

*sense and avoid*

, è necessario che i decolli e gli atterraggi avvengano in spazi aerei segregati dai livelli normalmente utilizzati dai convenzionali aerei con pilota, mentre le missioni di crociera dovranno essere effettuate ad altitudini non occupate da essi". Nel caso di Catania-Fontanarossa, scalo a meno di una decina di km in linea d'aria da Sigonella, le raccomandazioni di Eurocontrol sono solo carta straccia.

Sulle scellerate scelte USA e NATO d'installare i *Global Hawk* in Sicilia è intervenuto uno dei massimi esperti dell'aviazione italiana, il comandante Renzo Dentesano, pilota per quarant'anni dell'Aeronautica ed Alitalia, poi consulente del Registro aeronautico e perito per diverse Procure nei procedimenti relativi ad incidenti aerei. "Questi aeromobili militari saranno in grado di partire e tornare alla base siciliana dopo aver compiuto missioni segrete e pericolose, delle quali nessuno deve saper nulla, onde poter effettuare con successo i loro compiti di sorveglianza e spionaggio", scrive Dentesano. "È pur vero che nei loro piani d'impiego è previsto che il Comando che li utilizzerà abbia tutte le informazioni necessarie in merito al traffico che interessa lo spazio aereo nelle loro traiettorie, invece, le autorità civili non sapranno nulla di quanto programmato e qualche Controllore avvisterà sugli schermi radar del

*traffico*

che sarà etichettato come

*sconosciuto*

, del quale quindi ignoreranno sia le intenzioni che le manovre e le traiettorie".

"Questo tipo di ricognitori, concepiti appunto per missioni troppo rischiose per essere affidate a mezzi con a bordo degli esseri umani, nonostante tutte le misure di security di cui sono dotati i loro ricevitori di bordo, possono essere interferiti da segnali elettronici capaci di penetrare nei loro sistemi di guida e controllo, in modo da causarne la distruzione", aggiunge Dentesano. "Il

*Global Hawk*

, come pure il

*Predator*

, non risultano in grado di assicurare l'incolumità del traffico aereo civile. Essi non sono in grado di variare la loro traiettoria di volo in senso verticale, salendo o scendendo di quota, come la situazione per evitare una collisione prontamente richiederebbe. E la sola variazione della direzione di moto, rimanendo alla stessa altitudine, potrebbe non bastare ad evitare un disastro che coinvolga un traffico civile".

L'allarme è stato lanciato da tempo ma Governo, Regione ed enti locali non vedono, non sentono, non parlano. Il DC 9 abbattuto da un missile nel cielo di Ustica, il 27 giugno di 32 anni fa, è un ricordo sbiadito. Con i droni liberi di planare sulle teste dei siciliani è scattato il *count down* per l'ennesima strage di stato.

Articolo pubblicato in *I Siciliani giovani*, n. 6, giugno 2012.