Air-Accidents.com

AEROPORTO DI KUWAIT ATTACCATO DA DRONI

L'aeroporto internazionale del Kuwait il 3 giugno è stato l'ultima vittima di alto profilo del conflitto mediorientale. Edifici aeroportuali sono stati attaccati dai droni iraniani in rappresaglia per gli attacchi statunitensi notturni, provocando la morte di una persona a terra. L'aviazione commerciale sta vivendo un momento molto delicato e non solo in Kuwait. Zone di conflitti nel mondo non sono affatto una novità, tutt'altro, ma se le situazioni di crisi si prolungano nel tempo c'è da stare poco allegri.
La "buona" notizia è però che non tutti i conflitti nel mondo vengono affrontati in modo uguale. Gli aerei commerciali volano a un'altitudine compresa tra i 30.000 e i 40.000 piedi . Questo li mette al riparo dai sistemi di difesa aerea di livello l*ocale* come i Manpads. Per mettere a serio rischio l'aviazione commerciale, una forza armata ha bisogno di sistemi più avanzati come Patriot, Buk, S-300 e simili. Le forze statali che combattono insorti e milizie scarsamente equipaggiate possono essere fonte di preoccupazione, ma non un ostacolo insormontabile per le compagnie aeree. Un esempio diventato virale risale a marzo, quando un volo della Middle East Airlines è stato filmato in fase di decollo dall'aeroporto internazionale di Beirut mentre nelle vicinanze si svolgevano chiaramente raid aerei israeliani. Alcuni aeroporti hanno dimostrato di poter operare anche sotto attacco. **Queste aree rientrano a livello di allerta 2.**

All'estremo opposto si collocano però le situazioni in cui gli Stati sono in guerra tra loro. In tale ipotesi le nazioni dispongono quasi sempre di sofisticati sistemi di difesa aerea in grado di colpire facilmente, sia pure per errore, i velivoli commerciali. **Queste aree rientrano a livello di allerta 1.**

Fra questi opposti vanno inseriti gli spazi aerei che essendo limitrofi ad aree critiche vanno considerati con attenzione. In queste aree notam, rischi e i costi assicurativi sono tali che le compagnie aeree commerciali *tendono* a evitarli. **Queste aree rientrano a livello di allerta 3**.

Attuali classificazioni di Spazi aerei critici

Livello 1: Zona No fly : Russia, Ucraina, Siria, Iran, Yemen, Libia, Sudan, Israele, Haiti.
Livello 2, Pericolo *(Danger)*: Bielorussia, Venezuela, Mali, Sud Sudan, Etiopia, Somalia, Afghanistan, Pakistan, Moldavia, Libano, Corea del Nord.
Livello 3, Attenzione *(Caution)*. Turchia, Armenia, Azerbaigian, Egitto, Arabia Saudita, Oman, India, Myanmar, altri. (1)

Le due zone di conflitto più impattanti sulle rotte aeree internazionali sono quelle che collegano l'Europa a quasi tutta l'Asia ovvero il conflitto russo-ucraino, e il più ampio conflitto con l'Iran. Quest'ultimo oltre a creare i ben noti problemi per il transito delle petroliere nello Stretto di Hormuz, rende critica l'intera area mediorientale. Con entrambi i conflitti tuttora in corso, abbiamo già evidenziato come il traffico aereo Europa-Asia è stato deviato su due corridoi ad alto rischio. (2)
Questo comporta un aumento delle ore dei voli con conseguente maggiore consumo di carburante ma va precisato come qui entri in gioco la politica delle singole aerolinee, infatti a fronte di compagnie aeree che evitano un determinato spazio aereo per precauzione ve ne sono altre che lo sorvolano. Una analisi del sito Flightradar24 rende evidente tale politica.

Nelle zone di conflitto in materia di difesa aerea, i comandanti locali si trovano spesso a dover prendere decisioni di vita o di morte in un istante, con informazioni incomplete, e questo spesso porta a risultati tragici. Dall'inizio del conflitto tra Russia e Ucraina, va annoverato l'abbattimento di due voli commerciali e un concreto rischio di un terzo abbattimento. Ci riferiamo all'abbattimento del volo Malaysia Airlines MH17, abbattuto nel 2014, e del volo Azerbaijan Airlines 8243 nel 2024, mentre il volo Aeroflot 1845 di cui poco si è parlato *sarebbe* stato vittima anch'esso del fuoco amico della contraerea russa l'11 luglio del 2025.
Usiamo il tempo condizionale in quanto di questo incidente non si hanno notizie ufficiali. Secondo le notizie trapelate (3) in data 11 luglio 2025 un sistema di difesa aerea russo avrebbe aperto il fuoco contro un aereo

di linea civile in avvicinamento a Mosca, evitando per un soffio un incidente mortale dopo aver scambiato il velivolo per un drone. L'aereo in questione, il volo Aeroflot AFL1845 proveniva da Minsk ed era in fase di avvicinamento all'aeroporto internazionale di Mosca-Sheremetyevo; il velivolo un Boeing 737 sarebbe stato colpito da un sistema missilistico Pantsir-S ha riportato danni lievi ma è atterrato in sicurezza senza feriti tra passeggeri ed equipaggio. I dati di tracciamento del volo del portale FlightAware confermano che l'AFL1845 è partito da Minsk alle 23:27 del 10 luglio ed è atterrato a Mosca alle 00:36, senza mostrare anomalie visibili nella traiettoria di volo.
Se confermato, l'incidente evidenzierebbe il rischio dei cosiddetti episodi di "fuoco amico" in un contesto di crescente nervosismo da parte di Mosca in risposta agli attacchi dei droni vicino alla capitale. (4)

Altro fattore preoccupante è la proliferazione dei sistemi di difesa aerea in Paesi “minori”. Gli Houthi (Yemen) hanno ripetutamente dimostrato la loro capacità di colpire i droni statunitensi MQ-9 Reaper, mentre le forze RSF in Sudan hanno abbattuto più volte velivoli come i trasporti Ilyushin Il-76. Se i militanti in Myanmar, Afghanistan, Mali, Somalia, Burkina Faso e altri paesi dovessero iniziare a ricevere sistemi di difesa aerea più sofisticati, le zone di interdizione al volo per le compagnie aeree commerciali potrebbero moltiplicarsi significativamente.

A margine delle chiusure degli spazi aerei per cause belliche dobbiamo ricordare anche le chiusure dovute a **cause geopolitiche**. Esempio di queste chiusure è quello adottato da Europa, Stati Uniti, Canada (e altri paesi) i quali hanno vietato il loro spazio aereo a tutto il traffico aereo russo e bielorusso; la Russia a sua volta ha risposto chiudendo il proprio spazio aereo ai paesi europei e ad altri paesi considerati "ostili". Ciò ha reso molto più difficile per le compagnie aeree europee competere nei mercati dell'Asia orientale e ha dato ad alcune compagnie aeree asiatiche, come ad esempio quelle cinesi, un vantaggio considerevole.

Altro esempio rientrante sotto questa casistica è il provvedimento adottato dall’EASA di vietare agli aerei della compagnia Iran Air di volare nello spazio aereo europeo a causa del contrabbando di armi verso la Russia, mentre altre compagnie iraniane sono altresì escluse per timori relativi relative alla manutenzione degli aeromobili. (5)

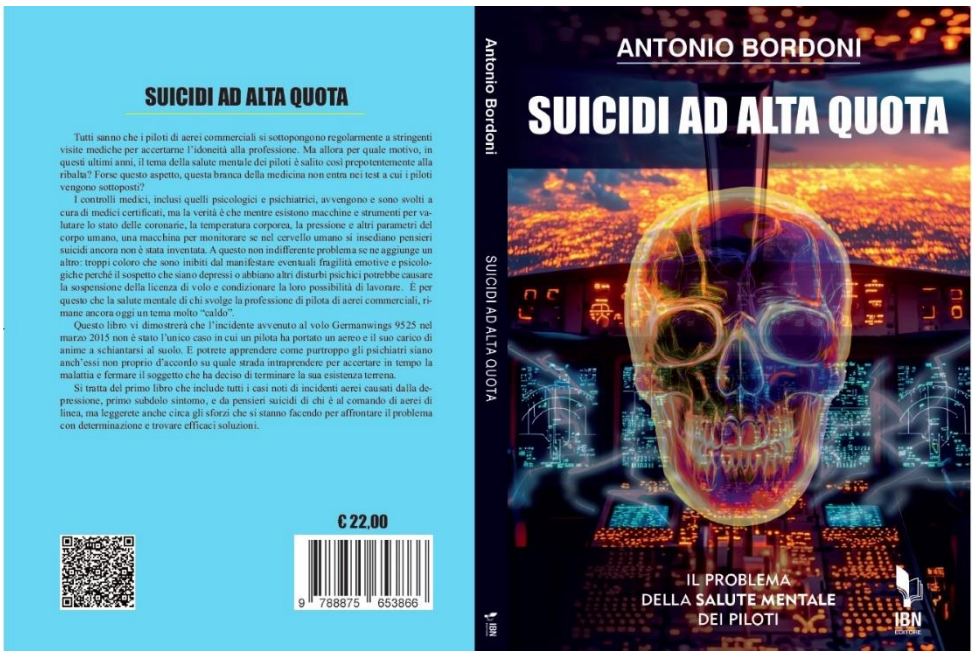
Una parola infine sullo spazio aereo cinese. Pur non essendo correlato a conflitti, vale la pena ricordare che lo spazio aereo cinese è fortemente ristretto al traffico civile; al contrario di ciò che avviene negli Stati Uniti o in Europa dove l'80-90% dello spazio aereo è disponibile per uso commerciale, si stima che circa il 70-80% dello spazio aereo cinese sia destinato ad uso militare, lasciando solo il 20-30% disponibile per l'aviazione civile. Ciò ci ricorda il cielo europeo degli anni settanta/ottanta quando le compagnie aeree si lamentavano dei troppi spazi aerei riservati alle operazioni militari, fatto questo che comportava l’instradamento del traffico in aerovie poche e tortuose con relativa congestione all'interno dei singoli Paesi.

(1) La distinzione fra queste aree e la relativa lista degli Stati inclusi è tratta dal sito ops.group ; motare che la lista è soggetta a improvvisi cambiamenti.
(2) Sul tema: “La calda area orientale” NL15/25 del 10 febbraio 2025 https://www.air-accidents.com/nlet/nl-15-2025.pdf
(3) La notizia e tratta da: https://united24media.com/latest-news/russian-air-defenses-reportedly-mistake-civilian-aeroflot-jet-for-drone-nearly-shoot-it-down-9796, secondo quanto riportato in questo sito la fonte è del giornalista russo Alexander Nevzorov
(4) Sul tema del fuoco amico vedi anche la ns. Newsletter NL23/26 “512 vittime del Fuoco amico” datata 15 Maggio 2026. https://www.air-accidents.com/nlet/nl-23-2026.pdf
(5) Nella ultima black List emessa in data 8 dicembre 2025 è compresa anche la compagnia Iran Aseman Airlines, nonché 22 aerolinee russe.

Elenco Newsletter pubblicate nel 2026 (scaricabili dal nostro sito, nella sezione Newsletters Archivi)

✓	NL 01/26	Pilota Alaska Airlines e Boeing in tribunale	06/01/2026
✓	NL 02/26	Carburante sulle case, Delta rimborserà 78 milioni di dollari	07/01/2026
✓	NL 03/26	Fumi tossici a bordo, una piaga senza fine	17/01/2026
✓	NL 04/26	Tragedia sfiorata a Bruxelles	08/02/2026
✓	NL 05/26	Fumi tossici a bordo, una importante sentenza	16/02/2026
✓	NL 06/26	Cieli affollati e soluzioni in cantiere	21/02/2026
✓	NL 07/26	Troppi divieti nei cieli	05/03/2026
✓	NL 08/26	Il bagaglio o la vita	09/03/2026
✓	NL 09/26	MH370 come il Titanic	11/03/2026
✓	NL 10/26	Una lodevole iniziativa	16/03/2026
✓	NL 11/26	Un insolito bird strike	22/03/2026
✓	NL 12/26	Collisione a terra al LaGuardia di NYC	23/03/2026
✓	NL 13/26	Aerotoxic Syndrome: gli incidenti continuano	24/03/2026
✓	NL 14/26	L'applauso all'atterraggio	07/04/2026
✓	NL 15/26	L'Airbus Marco Tardelli ancora di scena	08/04/2026
✓	NL 16/26	L'importanza del corretto Takeoff Weight al decollo	14/04/2026
✓	NL 17/26	Decollo interrotto causa ape	18/04/2026
✓	NL 18/26	Suicidi, avvelenamenti: si respira aria tossica in cielo	25/04/2026
✓	NL 19/26	MH370: Nuove teorie	29/04/2026
✓	NL 20/26	Il paracadute balistico che ha salvato l'imprenditore Veronesi	01/05/2026
✓	NL 21/26	Volo Venezia-NYC con toccata su un camion	05/05/2026
✓	NL 22/26	UFO e Aviazione Civile	11/05/2026
✓	NL 23/26	512 vittime del fuoco amico	15/05/2026
✓	NL 24/26	Ma davvero mancano i piloti?	18/05/2026
✓	NL 25/26	AF447: Air France e Airbus condannate in appello	23/05/2026
✓	NL 26/26	Power Bank in carica nella stiva: volo dirottato	26/05/2026
✓	NL 27/26	Il peso medio di un passeggero	31/05/2026

INVITIAMO I LETTORI DELLA NOSTRA NEWSLETTER A COMUNICARCI NOMINATIVI INTERESSATI A RICEVERE LA STESSA. L'ABBONAMENTO E' COMPLETAMENTE GRATUITO E PUO' ESSERE CANCELLATO IN QUALSIASI MOMENTO.

INVIARE RICHIESTE A: antonio.bordoni@yahoo.it

E' uscito: