Allarme bomba su un aereo: cosa accade davvero, dal primo avviso ai controlli dopo l'atterraggio

di **Alex Trizio** · 5 novembre 2026 · lettura 15 min

> Quando arriva una minaccia di bomba su un volo, si attiva un sistema di sicurezza che coinvolge piloti, controllori di volo, Polizia e servizi aeroportuali. Ma chi decide dove far atterrare l'aereo? I passeggeri vengono sempre evacuati? E quanto tempo occorre per ripartire? Un dossier basato esclusivamente su documenti ufficiali di ENAC, Ministero dell'Interno e aeroporti italiani.

In questo dossier

01 Il metodo

Una telefonata, un messaggio, e le domande a cui rispondere

02 La segnalazione

La prima fase: la segnalazione e l’allerta alle autorità

03 Le competenze

Chi gestisce un allarme bomba in Italia?

04 In volo

Quando la minaccia arriva mentre l’aereo è in volo

05 Lo scalo

Cosa accade nell’aeroporto che deve ricevere l’aereo?

06 A terra

L’atterraggio: dove viene portato l’aereo?

07 I controlli

La bonifica: cosa viene controllato?

08 Le conseguenze
Una minaccia di bomba comporta la chiusura dell’aeroporto?

09 Altri scenari
E se l’allarme arriva quando l’aereo è ancora a terra?

10 Cosa manca
Perché non tutte le procedure antiterrorismo sono pubbliche?

11 La conclusione
La conclusione: un sistema coordinato, non una reazione automatica

12 Fonti
Fonti e documentazione ufficiale

Il metodo

Una telefonata, un messaggio, e le domande a cui rispondere

Una telefonata anonima, un messaggio che segnala la presenza di un ordigno, una comunicazione sospetta arrivata alla compagnia aerea. Un aereo può trovarsi a migliaia di metri di quota, con centinaia di passeggeri a bordo, quando viene segnalata una possibile bomba. Da quel momento prende avvio un sistema di procedure che deve affrontare due esigenze fondamentali: proteggere le persone e verificare se la minaccia sia reale.

Ma cosa accade concretamente? Chi viene avvisato? Chi decide se interrompere il volo? E perché, in alcune circostanze, un aereo viene fatto atterrare in un aeroporto diverso da quello di destinazione, mentre in altre situazioni lo scalo continua a funzionare regolarmente?

Per ricostruire il sistema italiano abbiamo esaminato i regolamenti aeroportuali, le ordinanze dell'Ente Nazionale per l'Aviazione

Civile (ENAC), i documenti del Ministero dell’Interno e i comunicati ufficiali relativi a precedenti allarmi.

Ne emerge un elemento importante: una minaccia di bomba non comporta automaticamente la stessa risposta in ogni circostanza. Le misure adottate dipendono dalla situazione, dalle valutazioni delle autorità e dalle procedure applicabili. Inoltre, una parte dei protocolli di sicurezza antiterrorismo non è pubblicamente accessibile.

La segnalazione

La prima fase: la segnalazione e l’allerta alle autorità

Tutto comincia dalla ricezione della minaccia. Può trattarsi di una telefonata diretta all’aeroporto, di una comunicazione alla compagnia aerea o di un’informazione che arriva mentre l’aeromobile è già in volo.

Uno dei documenti pubblici più dettagliati è il Regolamento di scalo dell’aeroporto Marco Polo di Venezia, nell’edizione aggiornata al 16 febbraio

2026.

Il paragrafo 9.7.2 stabilisce le istruzioni per il personale che riceve una telefonata contenente una minaccia di bomba, riguardante un aeromobile o una struttura aeroportuale.

L’operatore deve raccogliere le informazioni, annotare i contenuti della comunicazione in un apposito rapporto e conservare gli elementi disponibili. Qualora esistano strumenti tecnici idonei, possono essere utilizzati per registrare la conversazione o identificare l’utenza chiamante.

Il passaggio fondamentale è l’immediata comunicazione all’Ufficio di Polizia, accompagnata dall’informazione al proprio superiore.

Il documento prescrive inoltre di non divulgare la notizia a persone estranee alle procedure di sicurezza.

La segnalazione iniziale, dunque, non si traduce necessariamente in un’evacuazione immediata. Prima di tutto viene inserita nel sistema di gestione della sicurezza aeroportuale.

Le competenze

Chi gestisce un allarme bomba in Italia?

PIANO LEONARDO

Per comprendere il funzionamento del sistema italiano bisogna distinguere due ambiti: la protezione contro gli atti illeciti e la gestione delle emergenze aeronautiche.

Il primo riguarda la cosiddetta security, ossia la prevenzione e il contrasto di attentati, sabotaggi, dirottamenti e altri atti intenzionali contro l’aviazione civile.

Il secondo riguarda la safety, cioè la sicurezza delle operazioni aeronautiche e l’organizzazione dei soccorsi.

I due ambiti possono sovrapporsi durante un allarme bomba, ma hanno funzioni differenti.

Il Piano Leonardo da Vinci

In Italia, il riferimento per la gestione delle minacce terroristiche in aeroporto è il Piano Leonardo da Vinci, richiamato espressamente nei regolamenti aeroportuali.

Il Regolamento di scalo di Venezia lo descrive come un piano di sicurezza aeroportuale predisposto dal Ministero dell’Interno per la prevenzione degli atti terroristici.

La sua gestione è affidata alla Polizia aeroportuale, che coordina gli interventi di propria competenza.

Non si tratta semplicemente di un piano antincendio o di evacuazione: è uno strumento di sicurezza che coinvolge le autorità di pubblica sicurezza e gli altri soggetti interessati.

Il Ministero dell’Interno, illustrando il piano di sicurezza dell’aeroporto di Bergamo Orio al Serio nel febbraio 2023, ha spiegato che questi strumenti servono a prevenire, contrastare e reprimere eventuali atti terroristici, attraverso un sistema integrato cui partecipano Forze di polizia, enti pubblici e operatori privati.

Un punto è particolarmente significativo: i dettagli completi delle procedure non sono pubblici.

Lo stesso regolamento di Venezia precisa che le procedure standard del Piano Leonardo da Vinci sono conosciute soltanto parzialmente dai soggetti diversi dalla Polizia aeroportuale.

Questo significa che i documenti pubblicamente consultabili permettono di ricostruire il quadro generale e alcune operazioni precise, ma non l’intero protocollo antiterrorismo.

Il Piano di Emergenza Aeroportuale

Accanto ai dispositivi di sicurezza opera il Piano di Emergenza Aeroportuale, generalmente indicato con la sigla PEA.

Il suo compito è organizzare la risposta alle emergenze aeronautiche, coordinando torre di controllo, servizi antincendio, assistenza sanitaria, gestore aeroportuale e altri enti competenti.

Il PEA non sostituisce il Piano Leonardo da Vinci. Le due pianificazioni rispondono a esigenze diverse e possono essere applicate congiuntamente quando la situazione lo richiede.

In volo

Quando la minaccia arriva mentre l’aereo è in volo

È lo scenario più complesso.

Una volta ricevuta la notizia, il comandante deve affrontare una situazione nella quale la presenza di un ordigno potrebbe essere reale, ma potrebbe anche trattarsi di un falso allarme.

L’equipaggio deve gestire il volo secondo le procedure operative applicabili e mantenere il coordinamento necessario con i servizi di controllo del traffico aereo.

Tra le possibilità rientrano la prosecuzione del volo secondo le disposizioni ricevute oppure la richiesta di atterrare in uno scalo diverso dalla destinazione originaria.

Non esiste, nei documenti pubblici italiani qui esaminati, una disposizione generale che imponga automaticamente a ogni aereo interessato da una minaccia di bomba di atterrare nel primo aeroporto geograficamente disponibile.

Occorre infatti considerare le condizioni del volo, la natura dell’emergenza e la possibilità di gestirla in sicurezza.

Un caso concretamente documentato dall’ENAC permette di comprendere cosa possa avvenire.

Brindisi, 18 agosto 2006: il Boeing britannico costretto all’atterraggio

Il 18 agosto 2006 un Boeing 767-200 della compagnia britannica Excel Airways, partito da Londra Gatwick e diretto a Hurghada, in Egitto, richiese un atterraggio di emergenza a Brindisi.

A bordo si trovavano 278 passeggeri, oltre all’equipaggio.

Secondo il comunicato ufficiale dell’ENAC, fu il comandante a richiedere l’atterraggio a causa di un sospetto allarme bomba.

L’aeromobile atterrò intorno alle 15:30 e fu fermato su una piazzola aeroportuale.

Le autorità competenti avviarono controlli sui passeggeri, sui bagagli e la bonifica dell’aereo.

Un dettaglio particolarmente interessante riguarda l’operatività dello scalo: l’ENAC specificò che l’aeroporto di Brindisi non aveva subito chiusure né problemi operativi conseguenti all’emergenza.

Questo precedente dimostra che un allarme bomba può determinare un atterraggio straordinario e controlli approfonditi senza

provocare necessariamente la chiusura dell’intero aeroporto.

È tuttavia un episodio del 2006 e non deve essere interpretato come prova che le stesse misure siano obbligatorie in tutti i casi.

Lo scalo

Cosa accade nell’aeroporto che deve ricevere l’aereo?

Quando un aeromobile dichiara un’emergenza, l’aeroporto interessato può dover predisporre un’organizzazione specifica per riceverlo.

Un esempio dettagliato si trova nel Piano di Emergenza Aeroportuale di Roma Urbe, approvato con ordinanza ENAC del 9 febbraio 2026.

Il documento distingue innanzitutto lo stato di allarme dallo stato di emergenza.

Lo stato di allarme riguarda una situazione nella quale esistono ragioni per dubitare della sicurezza dell’aeromobile e dei suoi occupanti.

Lo stato di emergenza, invece, riguarda una condizione di pericolo accertato secondo i criteri del piano.

Queste definizioni descrivono gli stati dell’emergenza aeronautica nel PEA di Roma Urbe: non costituiscono, da sole, una classificazione pubblica di tutte le possibili minacce di bomba.

Secondo il documento, lo stato di emergenza viene dichiarato dalla torre di controllo quando il pilota comunica di essere in emergenza oppure quando il controllore ritiene che l’aereo e le persone a bordo siano minacciati da un pericolo grave e imminente.

Da quel momento vengono previste misure specifiche.

L’aeromobile in emergenza riceve priorità di atterraggio rispetto agli altri velivoli. I mezzi di soccorso vengono predisposti e le comunicazioni radio vengono regolamentate per permettere il coordinamento.

La torre di controllo allerta il presidio antincendio, il soccorso sanitario, la Polizia di Frontiera e gli altri soggetti indicati nel piano.

Tra le informazioni da acquisire figurano la natura dell’emergenza, il numero delle persone a bordo, il tipo di aeromobile, il carburante disponibile e l’eventuale presenza di merci pericolose.

Il piano di Roma Urbe prevede inoltre, durante lo stato di emergenza, la sospensione di decolli, atterraggi e movimenti al suolo, con il necessario coordinamento del traffico.

Si tratta però delle disposizioni di quello specifico piano aeroportuale. Non significa che qualsiasi segnalazione di bomba comporti automaticamente la sospensione del traffico in tutti gli aeroporti italiani.

A terra

L’atterraggio: dove viene portato l’aereo?

Dopo l’atterraggio, la gestione dell’aeromobile dipende dalla situazione e dalle disposizioni delle autorità.

Un aereo interessato da un possibile ordigno può essere sottoposto a misure straordinarie di sicurezza a terra.

Tra queste può rientrare la sistemazione in una posizione individuata per la gestione dell’emergenza, separata dalle normali operazioni di imbarco e sbarco.

Il precedente di Brindisi dimostra che un aeromobile può essere fermato su una piazzola mentre vengono eseguiti controlli e verifiche.

Non sarebbe invece corretto sostenere che ogni volo oggetto di una segnalazione debba obbligatoriamente seguire lo stesso percorso.

Le modalità precise di gestione a terra rientrano nelle disposizioni aeroportuali e di pubblica sicurezza applicabili.

I passeggeri vengono sempre evacuati?

È una delle domande più frequenti quando si verifica un allarme bomba.

La risposta è no: dai documenti pubblici consultati non emerge una regola generale secondo cui ogni segnalazione debba determinare un’evacuazione immediata dell’aereo tramite gli scivoli di emergenza.

Bisogna distinguere due situazioni.

La prima è lo sbarco controllato, nel quale i passeggeri lasciano l’aeromobile secondo le indicazioni impartite per consentire la gestione dell’emergenza e gli eventuali accertamenti.

La seconda è l’evacuazione di emergenza, che consiste nell’abbandono urgente del velivolo quando le circostanze lo richiedono.

Sono operazioni differenti, con finalità e modalità diverse.

La presenza di una minaccia può rendere necessario allontanare passeggeri ed equipaggio, ma la decisione concreta deve tenere conto della situazione.

La distinzione è importante anche sul piano giornalistico: scrivere che un aereo è stato evacuato non equivale necessariamente ad affermare che i passeggeri siano usciti tramite gli scivoli di emergenza.

Quando non sono disponibili conferme precise, è più corretto parlare di sbarco dei passeggeri o di evacuazione soltanto nei termini documentati dalle autorità.

I controlli

La bonifica: cosa viene controllato?

Una delle fasi più importanti, quando viene disposta, è la verifica dell’aeromobile per escludere la presenza di ordigni.

Il comunicato ENAC relativo all’allarme del 18 agosto 2006 a Brindisi documenta tre categorie di operazioni: controlli sui passeggeri, verifiche sui bagagli e bonifica dell’aeromobile.

Si tratta di attività distinte, che possono essere svolte secondo le disposizioni delle autorità competenti.

Un ulteriore riferimento si trova nel Piano di Emergenza Aeroportuale dell’aeroporto di Catania, edizione del settembre 2020.

La sezione 6 è dedicata espressamente al sabotaggio e alla minaccia di bomba contro aeromobili o strutture.

Il documento considera, tra gli scenari, il ritrovamento di oggetti sospetti nelle infrastrutture aeroportuali, la presenza di oggetti abbandonati

nel piazzale degli aeromobili e il sospetto di ordigni all'interno di bagagli o merci.

Per la gestione operativa di tali situazioni, il piano rimanda al Piano Leonardo da Vinci.

La documentazione conferma quindi che il rischio può riguardare sia l'aereo sia il materiale trasportato.

Non permette, invece, di stabilire pubblicamente ogni tecnica di controllo, l'ordine obbligatorio delle verifiche o il tempo richiesto per completarle.

Le conseguenze

Una minaccia di bomba comporta la chiusura dell'aeroporto?

Non necessariamente.

L'impatto sulle attività aeroportuali può cambiare sensibilmente da un episodio all'altro.

In alcune circostanze, quando viene dichiarata un'emergenza, possono essere adottate limitazioni temporanee al traffico per permettere l'intervento in sicurezza.

Il Piano di Roma Urbe, ad esempio, prescrive specifiche sospensioni del traffico durante lo stato di emergenza.

Il caso di Brindisi del 2006 mostra però una situazione diversa: nonostante l'atterraggio straordinario del Boeing e le operazioni di controllo, lo scalo rimase operativo.

Per valutare le conseguenze di un allarme occorre pertanto distinguere tra le misure applicate al singolo aeromobile, le eventuali limitazioni ad alcune aree e i provvedimenti che interessano l'intero aeroporto.

Non sono situazioni equivalenti.

Quanto tempo occorre per concludere un allarme bomba?

Non esiste, nei documenti ufficiali esaminati, una durata massima generale valida per ogni allarme bomba su un volo.

Il tempo necessario dipende dalle verifiche disposte, dall'esito dei controlli e dalle condizioni necessarie per ristabilire la sicurezza.

La fine dell’emergenza, inoltre, non coincide sempre con la ripartenza immediata dell’aeromobile.

Il Piano di Roma Urbe stabilisce che, quando non sussistono più dubbi sulla sicurezza dell’aeromobile e dei suoi occupanti secondo le informazioni ricevute, la torre di controllo dichiara la fine dello stato di emergenza.

Per la ripresa della normale operatività aeroportuale sono previste ulteriori verifiche e comunicazioni da parte dei soggetti indicati nel piano.

Sul piano commerciale, invece, la prosecuzione del viaggio dipende anche dall’organizzazione della compagnia aerea, dalle condizioni operative del velivolo e dalla necessità di riprogrammare il volo.

Pertanto, un allarme concluso senza il ritrovamento di esplosivi può comunque determinare ritardi significativi.

Altri scenari

E se l’allarme arriva quando l’aereo è ancora a terra?

La situazione cambia quando il volo non è ancora decollato.

Non è necessario gestire un atterraggio straordinario, ma rimane la necessità di valutare la minaccia e adottare le misure di sicurezza appropriate.

A seconda della situazione possono rendersi necessari controlli sull’aeromobile, sui bagagli, sulle merci o sulle persone coinvolte.

Il volo può subire un ritardo oppure non partire fino alla conclusione degli accertamenti ritenuti necessari.

Anche in questo caso, tuttavia, non è corretto affermare che qualsiasi segnalazione imponga automaticamente la cancellazione del volo o lo sbarco immediato di tutti i passeggeri.

Le autorità applicano le procedure previste in relazione alle circostanze concrete.

Cosa succede quando la minaccia si rivela falsa?

Un falso allarme non elimina necessariamente le conseguenze dell’accaduto.

Le autorità possono dover ricostruire l’origine della segnalazione e accertare eventuali responsabilità.

Un precedente significativo risale al 20 marzo 2006.

Su un volo Alitalia AZ 1211 da Napoli a Torino, un passeggero inviò un SMS alla moglie sostenendo che fosse in corso un dirottamento.

La comunicazione si rivelò falsa, ma l’aeroporto di Torino attivò comunque le procedure previste dal piano antiterrorismo.

Secondo il comunicato ufficiale dell’ENAC, l’attivazione determinò un temporaneo rallentamento delle attività aeroportuali.

Dopo l’atterraggio, le autorità individuarono il passeggero e lo trattennero per chiarire l’accaduto e valutarne gli eventuali aspetti di rilevanza penale.

L’episodio riguardava una falsa segnalazione di dirottamento, non una bomba, ma è utile a comprendere come un’informazione infondata possa comunque determinare l’attivazione dei dispositivi di sicurezza e accertamenti successivi.

Cosa manca

Perché non tutte le procedure antiterrorismo sono pubbliche?

La documentazione accessibile offre una descrizione piuttosto precisa delle competenze istituzionali e di numerose misure organizzative, ma non contiene tutti i dettagli operativi.

La ragione emerge dagli stessi regolamenti aeroportuali.

Il Piano di Emergenza di Catania, ad esempio, rimanda al Piano Leonardo da Vinci per la gestione dei casi di sabotaggio e minaccia di bomba.

Il regolamento di Venezia precisa che le relative procedure standard sono conosciute soltanto parzialmente dai soggetti esterni alla Polizia aeroportuale.

Un’ordinanza ENAC del 13 settembre 2021, relativa all’aeroporto Cristoforo Colombo di Genova, conferma inoltre l’esistenza di procedure coordinate specifiche per le minacce di bomba e gli atti illeciti contro il trasporto aereo.

Il provvedimento, entrato in vigore il 15 settembre dello stesso anno, impone agli enti e agli operatori interessati di rispettare le procedure per le rispettive competenze.

L’ordinanza fa riferimento a un allegato operativo che non compare nel documento di tre pagine pubblicamente consultabile sul sito ENAC.

Esiste dunque una differenza tra le regole istituzionali che possono essere verificate pubblicamente e il contenuto integrale delle procedure di sicurezza applicate dalle autorità.

Un dossier giornalistico rigoroso deve mantenere questa distinzione.

La conclusione

La conclusione: un sistema coordinato, non una reazione automatica

Dall’esame dei documenti italiani emerge che la gestione di un allarme bomba su un volo è un processo che coinvolge competenze diverse.

L’allerta deve raggiungere le autorità competenti. La situazione viene valutata sul piano della sicurezza. Se l’aereo è in volo, possono rendersi necessarie decisioni operative sul luogo di atterraggio. L’aeroporto eventualmente coinvolto predispone le misure di emergenza e di soccorso richieste.

Una volta a terra, possono essere disposti lo sbarco dei passeggeri, controlli sui bagagli, verifiche sulle persone e la bonifica dell’aeromobile.

Soltanto quando le condizioni di sicurezza lo permettono, le limitazioni adottate possono essere revocate e le attività riprendere.

Tuttavia, non ogni segnalazione produce la stessa sequenza. Un sospetto ordigno non comporta automaticamente un atterraggio nel primo aeroporto disponibile, l’evacuazione tramite scivoli o la chiusura dello scalo.

La risposta dipende dalla valutazione della minaccia, dalla situazione operativa e dalle procedure applicabili.

È proprio questo l’aspetto centrale del sistema italiano: la sicurezza non si basa su una risposta identica per ogni allarme, ma su procedure coordinate e decisioni proporzionate alle circostanze.

E anche quando la minaccia si rivela infondata, il lavoro svolto dalle autorità non è necessariamente inutile. L’obiettivo delle procedure è impedire che un rischio non ancora chiarito si trasformi in un pericolo per i passeggeri, gli equipaggi e le infrastrutture aeroportuali.

Fonti

Fonti e documentazione ufficiale

Il dossier è stato elaborato utilizzando esclusivamente documenti istituzionali italiani e comunicati ufficiali. Le fonti principali sono:

1. ENAC – Aeroporto di Venezia Marco Polo, Regolamento di scalo, edizione 2, emendamento 3, 16 febbraio 2026. Paragrafi 9.7.2 e 9.7.7, pagine 193 e 196–197. Procedure di ricezione delle minacce e Piano Leonardo da Vinci. Documento ufficiale ENAC (PDF)
2. ENAC – Aeroporto di Roma Urbe, Piano di Emergenza Aeroportuale, ordinanza n. 04/2026 del 9 febbraio 2026. Sezioni 3–9, pagine 11–15. Stati di allarme ed emergenza, coordinamento dei soccorsi e ritorno alla normale operatività. Documento ufficiale ENAC (PDF)
3. ENAC – Ordinanza n. 05/2021/GOA del 13 settembre 2021, aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Procedure coordinate per minacce di bomba e situazioni di emergenza derivanti da atti illeciti. Ordinanza ufficiale ENAC

4. ENAC – Aeroporto di Catania, Piano di Emergenza Aeroportuale, edizione del 15 settembre 2020. Sezione 6, pagina 58, dedicata al sabotaggio e alla minaccia di bomba. Documento ufficiale ENAC (PDF)
5. Ministero dell’Interno – Aggiornamento del piano di sicurezza dell’aeroporto di Orio al Serio, 22 febbraio 2023. Competenze della Prefettura e sistema coordinato di prevenzione e intervento. Comunicazione ufficiale del Ministero
6. ENAC – Comunicato stampa del 18 agosto 2006. Atterraggio di emergenza a Brindisi di un Boeing britannico per sospetto allarme bomba. Comunicato ufficiale ENAC
7. ENAC – Comunicato stampa del 20 marzo 2006. Falso allarme su un volo Alitalia Napoli–Torino e attivazione delle procedure antiterrorismo. Comunicato ufficiale ENAC

Nota metodologica: i documenti aeroportuali citati attestano procedure adottate in specifici scali. Quando viene descritto un caso storico, questo è presentato come precedente documentato e non come prova di un obbligo generale applicabile a

qualsiasi aeroporto italiano. Le parti riservate dei piani antiterrorismo non sono state ricostruite per supposizione.

- I documenti citati sono pubblici e consultabili sul sito dell'ENAC: le parti riservate del Piano Leonardo da Vinci restano escluse da questa ricostruzione.

© Alground · 5 novembre 2026 · Versione PDF del dossier pubblicato su alground.com