Neue Zürcher Zeitung

NZZ – INTERNATIONALE AUSGABE

30 .09.2025

Gli Stati europei devono agire con maggiore determinazione

Violazioni dello spazio aereo, sorvoli di droni, sabotaggi: il senso di sicurezza della popolazione si sta sgretolando

Di MARCO SELIGER, BERLINO

Aerei da combattimento russi violano lo spazio aereo estone. Droni russi precipitano in Polonia. Aerei da combattimento russi sorvolano a bassa quota una fregata tedesca nel Mar Baltico. Gli aeroporti danesi e norvegesi devono sospendere le operazioni perché droni illegali, presumibilmente inviati dalla Russia, sorvolano le piste di decollo e atterraggio. In Germania si moltiplicano i presunti atti di sabotaggio alle infrastrutture ferroviarie, che causano talvolta giorni di interruzioni del traffico e cancellazioni di treni. Tutto questo si è ripetuto più volte nelle ultime settimane. Non si tratta di attacchi militari su larga scala, né di atti di guerra. Ma si tratta di puntuali, accertati o presunti attacchi russi.

Lasciano immagini di caccia MiG che volano apparentemente indisturbati sul territorio della NATO, di F-35 ultramoderni che sparano con costosi missili contro droni economici, di aeroporti chiusi, di poliziotti sulle piste danesi e sui binari ferroviari tedeschi. Sono immagini che rimangono impresse nella coscienza collettiva. Generano insicurezza e paure, fanno dubitare le persone che lo Stato abbia ancora il controllo della situazione e minano la fiducia. Questo è proprio l'obiettivo degli attacchi ibridi. Gli aggressori non agiscono con i carri armati sul campo di battaglia, ma vogliono creare un clima in cui le persone credano che le istituzioni del loro Paese non siano più in grado di proteggerle. Molto rimane vago, la paternità è spesso ambigua.

In un clima del genere, le persone reagiscono in modo sempre più irrazionale. Gli attacchi russi, comprovati o presunti a seconda dei casi, contro vari Stati della NATO hanno dimostrato che l'Europa non sa ancora

difendersi adeguatamente. Non si tratta solo di respingere gli attacchi fisici o digitali. Il vero compito è quello di ripristinare il senso di sicurezza dei cittadini. Solo se la popolazione è convinta che il proprio governo sia in grado di agire, il grande cambiamento nella politica di sicurezza avrà una possibilità.

Creare fiducia

La Germania e anche altri Stati europei si trovano oggi, come negli anni dopo la seconda guerra mondiale e la caduta del muro, di fronte a un radicale riassetto della loro politica estera e di sicurezza. La triade costituita dalla protezione americana, dalle materie prime russe a basso costo e dai mercati di sbocco cinesi non funziona più. Gli Stati Uniti stanno ridefinendo il loro ruolo nel mondo, l'Unione Europea è alle prese con la coesione interna. Si tratta di una situazione pericolosa.

All'interno della NATO si fa spesso riferimento al 2029, anno in cui, secondo le stime dell'organizzazione, il regime russo potrebbe attaccare uno dei suoi Stati alleati. In questo contesto, non solo i bilanci statali e gli eserciti devono essere adeguati ai nuovi rischi, ma anche le società occidentali. Senza un «fronte interno» resiliente, il termine «capacità bellica» rimane solo un vuoto slogan. Questo è il nocciolo del problema, che è diventato particolarmente evidente nelle ultime settimane: l'insicurezza delle popolazioni occidentali deriva meno dalla descrizione della situazione generale di minaccia che da disturbi molto concreti nella vita quotidiana; aeroporti chiusi per ore a causa della comparsa di droni illegali controllati da sconosciuti, fermo dei treni perché criminali hanno appiccato il fuoco ai cavi, o foto di droni russi sul territorio polacco: tutto questo incide direttamente sul senso di sicurezza delle persone.

Sono gli incidenti piccoli ma visibili che minano la fiducia generale. Ora è necessaria una triplice azione: prevenire ulteriori attacchi, contenere rapidamente i disturbi e fornire informazioni trasparenti. Tutte e tre le misure sono necessarie nello spazio aereo. La popolazione deve vedere che la NATO è in grado di controllare il proprio spazio aereo. Tre jet russi che volano indisturbati per dodici minuti nel cielo sopra l'Estonia prima di essere costretti a tornare indietro: per molte persone questo sembra un tempo spaventosamente lungo. Forse d'ora in poi la NATO dovrebbe mantenere costantemente dei jet da combattimento in volo lungo il fianco orientale, invece di tenerli «solo» in stato di allerta a terra. Inoltre, è necessaria un'efficace difesa contro i droni: nelle caserme, negli aeroporti e nelle infrastrutture critiche. Devono essere sistemi in grado di rilevare i droni, disturbarli e, se necessario, abbatterli o comunque farli cadere dal cielo. A tal fine sono necessarie regole chiare: chi può disturbare un drone e quando, chi può abbatterlo e quando?

C'è poi la dimensione giuridica. Quando ogni secondo è prezioso, come nel caso della lotta contro un drone illegale, le autorità non possono prima verificare le competenze. In Germania, una modifica in tal senso della legge sulla sicurezza aerea è finora fallita perché il Bundestag non è stato in grado di lavorare per mesi a causa della rottura del governo di coalizione. Il nuovo governo intende ora presentare la legge in forma rivista al Parlamento nelle prossime settimane. Tuttavia, fino a quando non sarà approvata, i poteri di interferire con i droni e abbatterli rimangono poco chiari in Germania. Spiegare meglio la procedura

L'incertezza delle autorità di sicurezza si trasmette immediatamente alla popolazione. Nessun aeroporto dovrebbe rimanere chiuso a lungo, indipendentemente dal numero di droni che compaiono. La vita quotidiana in Israele dimostra che il senso di sicurezza delle persone non deriva dall'invulnerabilità assoluta, ma da procedure affidabili in caso di crisi. Queste aiutano a evitare restrizioni.

Dopo che i jet da combattimento russi hanno potuto volare per diversi minuti nello spazio aereo della NATO, sono sorte domande su come ciò sia stato possibile e sul perché questi aerei non siano stati

semplicemente abbattuti. Si presume che si tratti di una provocazione mirata da parte dei russi. Tuttavia, la NATO avrebbe potuto spiegare meglio la sua azione. Le norme vigenti stabiliscono che l'uso della forza («Use of Force») è «l'ultima risorsa» e deve essere utilizzato con la massima cautela. L'abbattimento è possibile solo in caso di un'azione ostile chiaramente riconoscibile o di una minaccia immediata. Inoltre, deve essere autorizzato dal governo che ha inviato l'aereo della NATO o dal comandante supremo della NATO. La NATO avrebbe potuto dire di aver concordato principi e regole comuni per casi del genere.

Questi valgono in tempo di pace, quindi anche adesso. La NATO non è in guerra con la Russia. Di conseguenza, la difesa, la deescalation e l'integrità territoriale sono gli obiettivi primari della sorveglianza dello spazio aereo («Air Policing»). Si tratta di evitare il più possibile un conflitto armato. Ciò potrebbe non essere soddisfacente per molte persone che desiderano un approccio più duro nei confronti della Russia. Tuttavia, spiega perché la NATO in Estonia abbia «semplicemente» cercato di intercettare gli aerei russi e di allontanarli dal proprio spazio aereo. Il presidente Donald Trump si è recentemente espresso a favore dell'abbattimento degli aerei russi che violano lo spazio aereo della NATO. Tuttavia, resta da vedere se, in qualità di comandante in capo delle forze armate americane, darebbe davvero un ordine del genere. La Turchia ha sperimentato nel 2015 a cosa può portare una simile decisione. All'epoca abbatté un jet da combattimento russo che dalla Siria aveva violato per breve tempo lo spazio aereo turco. La conseguenza fu una grave crisi diplomatica.

La domanda è: nell'attuale situazione di estrema tensione in materia di politica di sicurezza, Trump e la NATO non preferirebbero evitare una situazione come quella di allora? Aumentare il personale di sicurezza Violazioni dello spazio aereo russo, droni sopra gli aeroporti europei, atti di sabotaggio alle ferrovie o alle condutture sottomarine: tutto questo non è necessariamente foriero di una guerra calda. Si tratta però di strumenti per seminare insicurezza. La difesa dell'Europa deve quindi essere duplice. La fiducia è fondamentale anche a terra. I pozzetti dei cavi, le sottostazioni elettriche o gli impianti chimici non possono essere sorvegliati in modo completo, ma in modo più mirato rispetto al passato. Una maggiore illuminazione, telecamere di sorveglianza, ridondanze nella rete di segnalazione ferroviaria e pattugliamenti notturni regolari da parte della polizia e dei servizi di sicurezza privati dovrebbero aumentare notevolmente la sicurezza.

La Deutsche Bahn lo ha chiaramente capito. Vuole aumentare il proprio personale di sicurezza, che sarà impiegato specificamente per proteggere la rete ferroviaria. La ferrovia, ad esempio, difficilmente può proteggere in modo efficace e completo la sua rete di 34 000 chilometri. Ma dispone di squadre di riparazione che può inviare nei luoghi sabotati. Spesso, tuttavia, ci vogliono diversi giorni prima che i danni vengano riparati. Spesso i cittadini non sanno a cosa andare incontro. Così si diffondono le voci. Altrettanto importante è che la polizia, i servizi di intelligence e le aziende agiscano di concerto. Le informazioni sui vari incidenti devono essere raccolte e valutate in un unico luogo, in modo da individuare eventuali schemi ricorrenti. I risultati di questo lavoro dovrebbero essere comunicati alla popolazione. I cittadini possono contribuire a prevenire gli attacchi. A tal fine, però, devono sapere a cosa prestare attenzione e a chi segnalare cosa. La comunicazione è il cuore di ogni strategia di protezione e difesa. Il silenzio e i messaggi contraddittori sono velenosi per il senso di sicurezza delle persone. Queste ultime accettano più facilmente i disagi se vengono informate su ciò che è successo, sul pericolo esistente e sul tempo necessario affinché il funzionamento di un aeroporto o della ferrovia torni alla normalità.

Controlli in prossimità delle coste

Negli ultimi anni, anche molti incidenti verificatisi sulle coste, nei porti e sott'acqua hanno causato scalpore e incertezza. Ripetutamente, droni illegali, presumibilmente russi, sono apparsi sopra i parchi eolici

offshore nel Mare del Nord, gli impianti chimici sulla costa o il Canale di Kiel. Molti droni sono stati probabilmente lanciati da navi. Recentemente, la polizia tedesca ha perquisito nel canale di Kiel un cargo russo dal quale sarebbero stati lanciati droni spia. Dopo la comparsa di droni sopra gli aeroporti danesi e norvegesi, è stata scoperta una nave da guerra russa che in quel periodo era rimasta ancorata per giorni al largo della costa danese senza essere individuata. I droni potrebbero essere stati lanciati da lì. Questi sono solo alcuni esempi di presunte attività di spionaggio russe sulle coste europee. Controlli più intensivi nelle zone di ancoraggio davanti alle città portuali sono quindi indispensabili, così come le pattuglie sopra e sotto l'acqua lungo i gasdotti e i cavi dati.

La NATO e le autorità di sicurezza civili hanno già iniziato a farlo. Queste misure devono diventare routine. La lotta contro gli attacchi ibridi della Russia sarà probabilmente un compito lungo e costoso. Da un lato, deve impedire, dal punto di vista tecnico e organizzativo, che piccoli disturbi paralizzino la vita quotidiana. Dall'altro, le autorità responsabili devono spiegare cosa sta succedendo e come intendono reagire. In questo modo si ottiene l'effetto più importante in situazioni di crisi: le persone sentono che la loro sicurezza viene presa sul serio. Allora sono anche disposte ad accettare delle restrizioni. E non si lasciano prendere dal panico quando si verifica un'emergenza.