

## 8.9.5 Incidenti aerei



Il Rischio di **Incidenti Aerei** costituisce una tipologia di evento incidentale la cui probabilità di accadimento, per quanto attiene il territorio comunale di Lecce, è legata non solo alla presenza di due aviosuperfici, **Aviosuperficie Fondone** e **Aeroporto Lecce-Lepore** (cfr. Figura 115) ma anche alla vicina dell'**Aeroporto del Salento** e dell'**Aeroporto militare di Galatina**.

L'aviosuperficie **Fondone** si trova a Lecce in località *Fondone* sulla SP 298 al km 4 (coordinate geografiche 40° 21' 20" N – 18° 14' 6" E). Le caratteristiche della pista sono:

- Orientamento: 15/33.
- Lunghezza: 720 m
- Elevazione: 40 m/slm (130 ft/slm).
- Fondo: stabilizzato bianco.

L'aviosuperficie **Fondone** è gestita dall'Associazione Vega ULM, peraltro iscritta dal 2000 all'Albo Regionale della Protezione Civile e nell'ambito di questa partnership ha svolto:

- Sorveglianza del territorio per incendi boschivi;
- Osservazione del territorio in occasione di calamità naturali;
- Ricerca dispersi;
- Sorveglianza/affiancamento eliambulanza in occasione di eventi sportivi;
- Coordinamento mezzi spegnimento incendi.

L'Aeroporto di **Lecce-San Cataldo (Lecce – Lepore)** sorge a 9 km a est della città di Lecce, a Sud-Ovest della marina di San Cataldo (coordinate geografiche 40°21'27" N – 18°17'38" E). La struttura è gestita dalla società Fly Mediterraneo Srl ed ha riaperto ufficialmente al pubblico il 14/06/2019. Attualmente l'infrastruttura è aperta al traffico aereo di aviazione generale non commerciale con limitazione di 5700 kg di MTOW e passeggeri inferiori a 10. Ha una pista di 614×30 m con il codice di riferimento infrastrutturale 1A e il servizio antincendio classificato come presidio. Il nuovo canale assegnato per le esigenze di aviazione generale è 118.880 con spaziatura a 8.33 kHz.

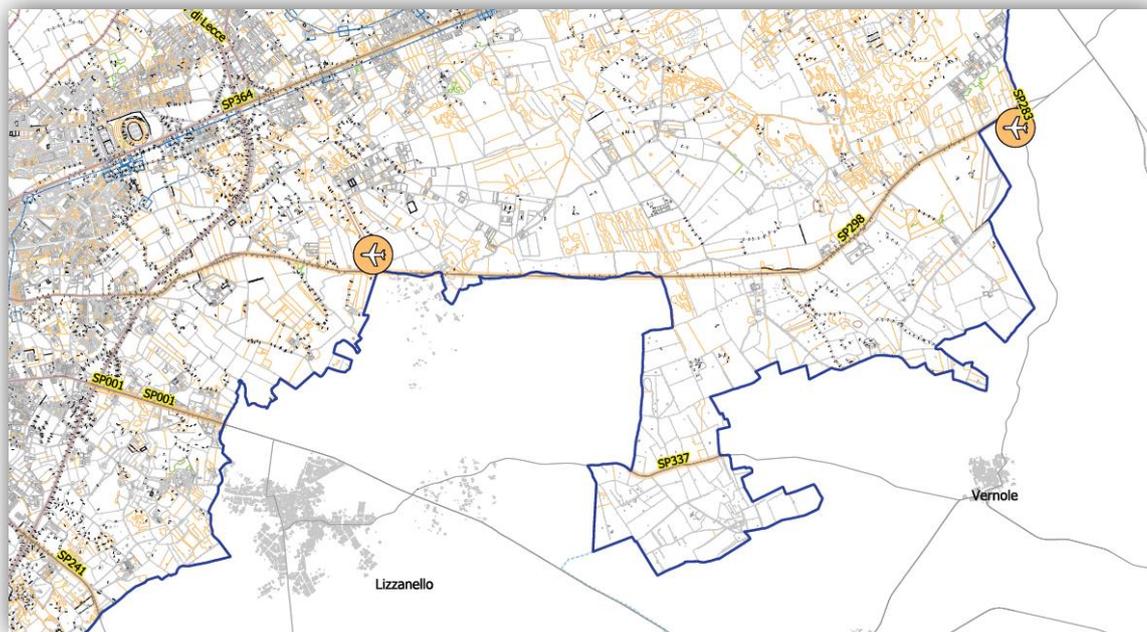


Figura 115. Rischio incidenti aerei. Inquadramento territoriale delle aviosuperfici Fondone e Lecce-Lepore.

Con riferimento ai possibili scenari di rischio ed alle cause che potrebbero determinare un incidente aeronautico sono innumerevoli ed estremamente variabili a seconda del caso ma raggruppabili, comunque, secondo le seguenti tipologie a carattere molto generale:

- Fattore TECNICO
- Fattore METEOROLOGICO
- Fattore UMANO

La normativa italiana attribuisce all'ENAC il compito di valutare il *rischio per la popolazione del territorio in prossimità degli aeroporti* in seguito agli incidenti aerei. In tal senso dispone il Codice della Navigazione che all'Art. 715 (Valutazione di rischio delle attività aeronautiche) recita: *"Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche alle comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio. **Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al primo comma**".* I Comuni hanno quindi l'obbligo di tenere conto di tali valutazioni riguardo gli scenari e le potenzialità di rischio.

Passando ai possibili effetti sul territorio di un possibile incidente aeronautico ed un eventuale e impatto al suolo di un mezzo aereo (o dei suoi resti), la cui caratteristica di accidentalità dell'evento -si rammenta- è assolutamente imprevedibile, vanno fatte alcune considerazioni di ordine generale riguardo i tipi di scenari che possono verificarsi in caso di un tale tipo di incidente. Aspetto dirimente è ovviamente **il grado di urbanizzazione e di antropizzazione del punto di potenziale**



**impatto:** la presenza di infrastrutture di diverso genere e, soprattutto il grado di presenza antropica (elevato affollamento) influenza la gravità dello scenario che si potrebbe verificare.

Anche in caso di evento riconducibile ad incidente aeronautico, vi è da distinguere in:

- Evento PRIMARIO rappresentato dall'incidente in sé con danni al velivolo ed ai passeggeri/equipaggio.
- Evento SECONDARIO costituito dagli effetti dell'impatto al suolo dell'aeromobile che può variare fortemente a seconda del luogo in cui si verifica l'incidente-impatto, in ragione della densità antropica e della presenza o meno di infrastrutture (esposti) a carico di cui si determineranno gli effetti di danno.

In caso di *evento secondario*, va considerato se l'area di impatto presenta:

- abitazioni civili;
- uffici o strutture pubbliche con elevato affollamento (ospedali, centri commerciali, ecc.);
- strutture a carattere strategico (ospedali, centri commerciali, ecc.);
- insediamenti industriali e stabilimenti (con maggiore gravità se detti stabilimenti trattano sostanze pericolose ed insalubri, con rischi ulteriori per l'ambiente);
- infrastrutture di comunicazione e di trasporto quali: Strade, Ferrovie, Ponti, Viadotti;
- infrastrutturazioni strategiche e tecnologiche: linee aeree di Medio-Alta Tensione, infrastrutture di telecomunicazione, ecc.

Tali tipologie di incidente possono, oltre ai danni materiali diretti ed immediati, determinare l'innescò di ulteriori scenari di rischio, quali l'esplosione, l'incendio ecc., e costituiscono tipologie di eventi che per loro natura complessa, difficilmente potranno essere gestite -per estensione e numero di persone coinvolte- con i soli mezzi e risorse comunali.

