

## 8.9.4 Incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone



Il Comune di Lecce non è dotato di infrastrutture portuali in grado di consentire l'attracco di natanti di grandi dimensioni o in grado di trasportare numerose persone. Lungo il litorale leccese sono presenti solo due piccole darsene ubicate nelle marine di San Cataldo e di Frigole (cfr. Figura 113).

La **darsena di San Cataldo** (40°23',55 N 18°18',22 E) è fornita di tre pontili galleggianti di circa 50 m posta nell'immediato entroterra di San Cataldo di

Lecce e raggiungibile attraverso un canale. La darsena è dotata di n. 259 posti barca ma i fondali in banchina vanno da 0,5 a 1,5 m ed è vietato l'accesso a imbarcazioni a vela con pescaggio superiore a 1,5 m.

La **darsena di Frigole** (40°26',02 N 18°15',12 E) si trova in prossimità della strada statale San Cataldo – Casalabate. L'approdo è composto da due darsene separate da un ponte stradale e l'imboccatura è rivolta verso Est-Nord-Est. La darsena è dotata di n. 100 posti barca ma i fondali in banchina vanno da 1,0 a 1,5 m.

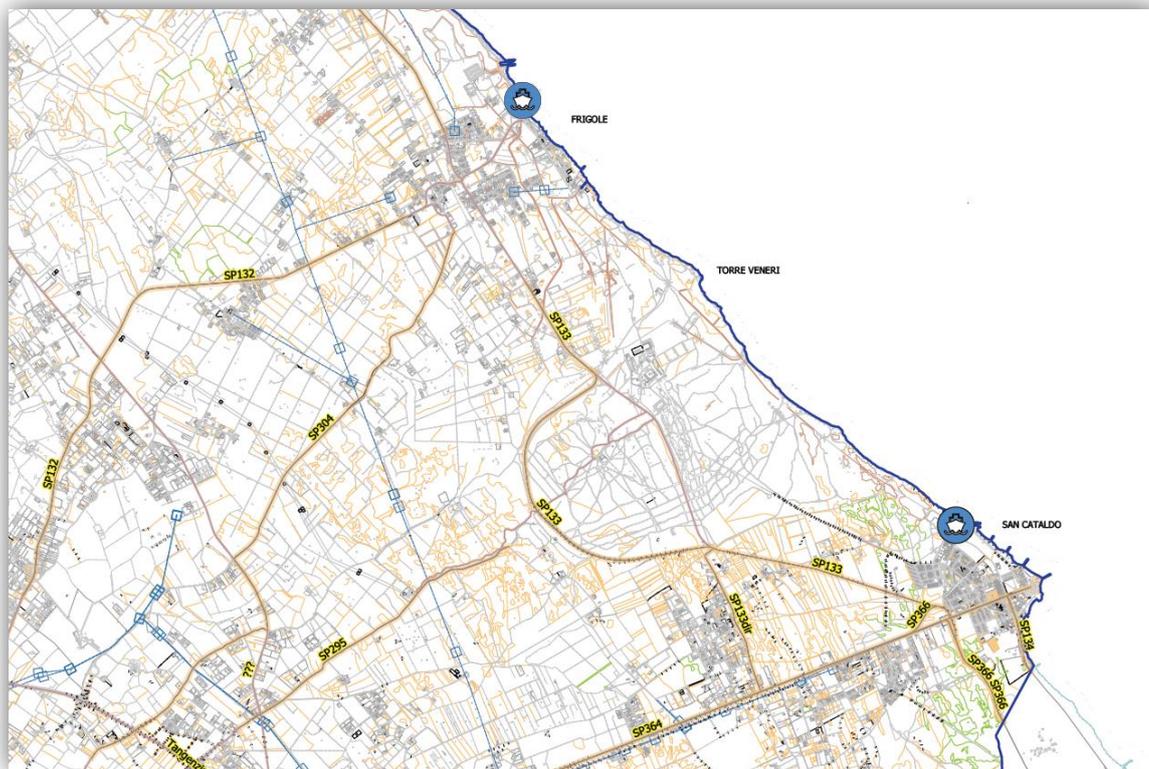


Figura 113. Rischio incidenti in mare. Inquadramento territoriale delle darsene di S. Cataldo e di Frigole.

Lo scenario di rischio riguardante gli incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone raggruppa una categoria di eventi per i quali l'elemento dell'imprevedibilità di accadimento è notevolmente preponderante rispetto ad altri aspetti emergenziali che caratterizzano le precedenti tipologie di eventi incidentali dove, pur non essendoci una prevedibilità in termini assoluti riguardo l'aspetto o l'elemento temporale, è possibile comunque ipotizzare i relativi scenari, identificando preventivamente -per determinati casi- i luoghi di possibile accadimento (sedimi ferroviari, sedimi stradali, ecc.).

I **fattori causali** che contribuiscono in modo significativo alla genesi degli incidenti in mare sono (cfr. *Rapporto sui sinistri marittimi anno 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*):

- il fattore umano, inteso come il complesso dei fattori riconducibili alla errabilità dell'essere umano, che è alla base del 47,84% dei sinistri complessivi nel periodo 2008-2012 e del 48,85% dei sinistri occorsi nel periodo 2013-2017, nonché del 41,22% dei sinistri gravi o molto gravi che hanno coinvolto navi adibite a trasporto di passeggeri o passeggeri e merci nello stesso periodo;
- l'ambiente esterno, inteso come condizioni meteo-marine o anche fattori ambientali esterni alla nave, rilevato nel 16,96% dei fattori causali specificamente individuati in sinistri complessivamente occorsi nel periodo 2008-2012, e nel 21,03% dei sinistri avvenuti nel periodo 2013-2017;



- il caso fortuito, inteso come tutte le circostanze casuali, non modificabili e non prevedibili (come ad esempio l'urto contro un corpo sommerso o semisommerso) che origina il 14,09% dei fattori causali complessivamente identificati nei sinistri del periodo 2008-2017;
- le deficienze strutturali o le avarie a macchine o apparati di bordo (compresa la propulsione), alla base del 12,64% dei sinistri nel periodo 2008-2012 e del 9,43% degli eventi incidentali nel quinquennio successivo.

Si mette in evidenza inoltre che nel periodo 2013-2017 il fattore causale attribuito all'errabilità umana, o fattore umano, risulta originato nel 33,76% dei casi da imprudenza, nel 36,33% dei casi da negligenza e nel 29,90% da imperizia del conduttore / comandante dell'unità navale.

I sinistri marittimi sono distinti secondo il codice di gravità IMO, come definito dalla circolare IMO MSC-MEPC.3/Circ.3<sup>17</sup>. Sulla base di tale codifica, i sinistri sono stati classificati nelle categorie **MG (molto gravi)**, **G (gravi)** e **MR o ISR (minore o scarsa rilevanza)**, nel seguente modo:

- "Incidente molto grave": è un incidente relativo ad una unità navale tale da implicare la totale perdita della nave, la perdita di vite umane, o un grave inquinamento ambientale.
- "Incidente grave": è un incidente relativo ad una unità navale tale da non potersi qualificare come incidente molto grave, e che può implicare un incendio, una esplosione, una collisione, un arenamento, un contatto, dei danni da cattive condizioni meteo-marine, danni dovuti a ghiaccio, a cedimenti strutturali dello scafo, o a presunti difetti nello scafo, ecc., tali da provocare:
  - il fermo dei motori principali, danni estensivi agli alloggi o gravi danni alla struttura della nave, come la sommersione dello scafo in acqua, ecc., tali da rendere l'unità navale incapace di continuare la navigazione senza pericolo per la nave stessa o l'equipaggio;
  - inquinamento ambientale (indipendentemente dalla quantità);
  - un guasto tale da richiedere il traino della nave o l'assistenza da terra.
- "Incidente di minore o scarsa gravità" è un incidente ad una unità navale tale da non potersi qualificare come incidente molto grave o incidente grave, e che, allo scopo della registrazione di informazioni utili comprende anche gli "incidenti marittimi" (marine incident), che a loro volta comprendono gli incidenti pericolosi (hazardous incidents) ed i mancati incidenti (near misses).

Nel grafico di Figura 114 è evidenziata la frequenza percentuale dei sinistri marittimi molto gravi e gravi, secondo la circoscrizione marittima dell'evento incidentale nel periodo 2008 – 2017.

<sup>17</sup> La circolare MSC-MEPC.3/Circ.3 è stata emessa dall'I.M.O. (international Maritime Organization) in data 18/12/2008.

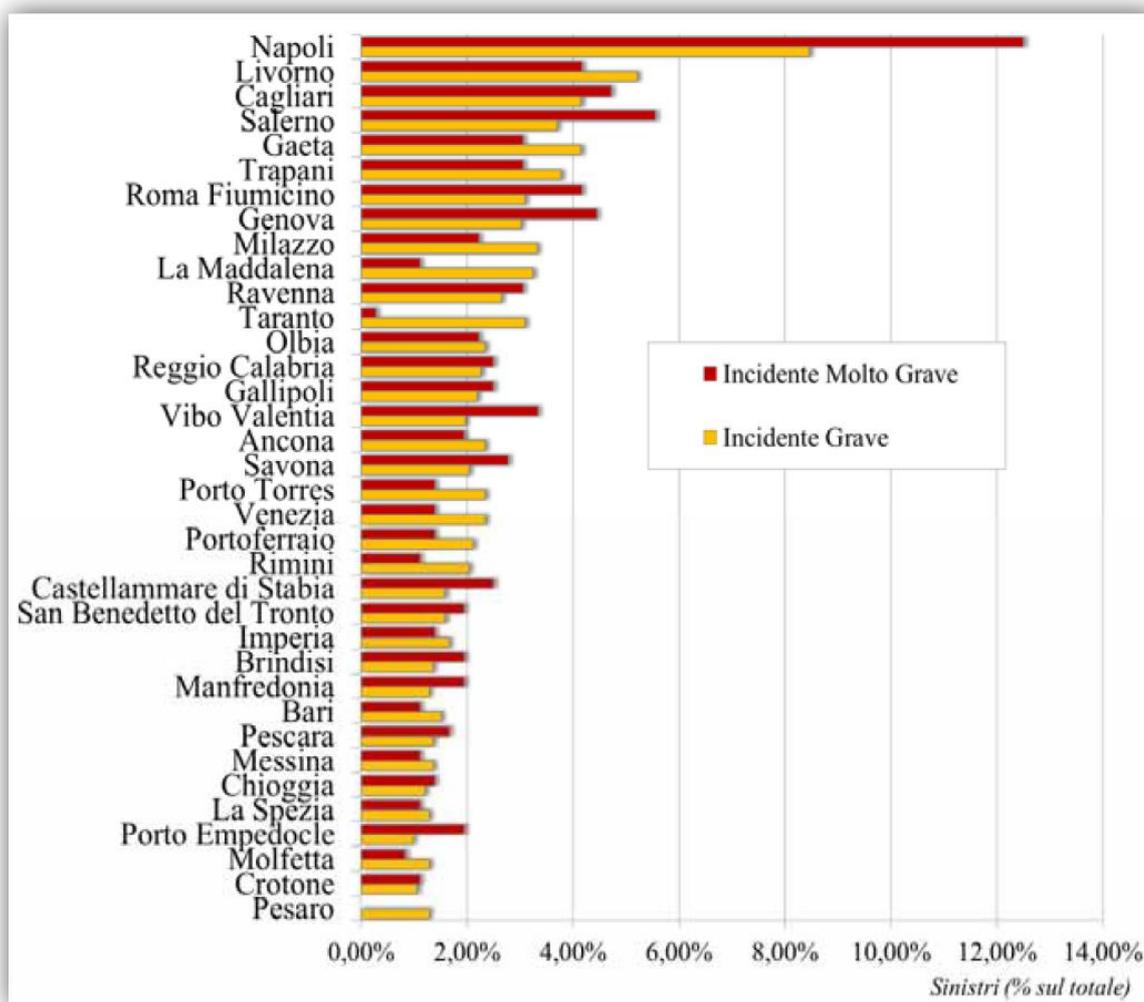


Figura 114. Rischio incidenti in mare. Frequenza percentuale dei sinistri marittimi molto gravi e gravi (fonte Rapporto sui sinistri marittimi anno 2017 MIT).

Per quanto riguarda l'**organizzazione e il coordinamento delle attività di ricerca e salvataggio in mare**, ossia sul luogo dell'incidente, occorre fare riferimento a quanto previsto dal DPR del 28 settembre 1994, n. 662, regolamento di attuazione nazionale della convenzione di Amburgo del 27/04/1979. Ai sensi dell'art. 3 del succitato DPR la responsabilità del coordinamento delle operazioni di "**soccorso marittimo**" -ovvero di tutte le attività finalizzate alla ricerca e al salvataggio della vita umana in mare- è assegnata al **Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto** (I.M.R.C.C. - Italian Maritime Rescue Coordination Center).

Con specifico riferimento agli incidenti in mare, le Indicazioni Operative della PCM n. 1636/2006 mettono il focus sulle attività di assistenza alle persone coinvolte nelle fasi successive al loro trasferimento a terra e sul coordinamento di tutte le operazioni "a latere" del luogo dell'incidente.