

RISCHIO DA TRASPORTI

INCIDENTE AEREO

Il rischio da trasporti ricomprende gli incidenti sul territorio comunale lungo la rete stradale, ferroviaria, o aerea che non possono essere affrontati con le normali procedure di soccorso.

INCIDENTE AEREO



Si definisce "incidente aereo" qualsiasi evento associato all'impiego di un aeromobile (che si verifichi tra il momento dell'imbarco e il momento dello sbarco dell'ultimo passeggero), durante il quale:

- una o più persone rimangono ferite (seriamente, o mortalmente);
- vi siano significativi danni strutturali al mezzo;
- l'aereo risulti disperso.

Questa tipologia di rischio è ascrivibile alla categoria di incidenti non circoscrivibili all'interno di precisi limiti territoriali o temporali, comportando generalmente un coinvolgimento di massa. L'incidente aereo può provocare sia effetti diretti (sugli occupanti dell'aereo), sia effetti indiretti (qualora l'aereo, atterrando/precipitando in un punto del territorio comunale diverso dalla pista – ad esempio contro un edificio - si trovi a coinvolgere, oltre agli occupanti, anche altre persone).

In questa sede si considerano sia i rischi derivanti dall'operatività dei velivoli sul territorio (ossia velivoli in arrivo / partenza dall'aeroporto Torino-Caselle), sia l'eventualità che si verifichino incidenti relativi a mezzi in volo lungo rotte aeree sovrastanti il territorio stesso.

Sebbene, dal punto di vista statistico, il trasporto aereo sia il settore dei trasporti caratterizzato dal minor numero di incidenti in proporzione al traffico svolto, tuttavia il rischio di incidentalità aerea (al pari degli altri rischi) non può essere annullato del tutto.

Per contro, la vulnerabilità del territorio rispetto a questa tipologia di evento è decisamente più alta rispetto alle altre tipologie di incidenti che interessano i trasporti: sia perché tutto il territorio comunale può considerarsi esposto, sia perché le conseguenze di un incidente aereo possono comportare danni non solo alle persone presenti sul mezzo, oppure a terra nella zona di schianto del veicolo, o per le sue parti che precipitano al suolo) (per possibili ferimenti ma anche decessi in numero elevato, con consistenti ricadute psicologiche per i sopravvissuti), ma anche all'edificato interessato dall'impatto (la cui integrità potrebbe essere compromessa da danni ingenti per possibili crolli, incendi, distruzioni di strutture esplosioni di notevole portata) e all'ambiente.

Un incidente connesso all'impatto di un aereo con la terra ferma, salvo la diversa estensione territoriale dell'area interessata dai relitti o resti, è spesso riconducibile a situazioni di emergenza per eventi di "tipo B" (art.7 del D. Lgs. n. 1 /2018), ossia riferite alla scala di intervento sovracomunale. In ogni caso, per la gestione di questa tipologia di rischio si fa riferimento al DPCM 27 gennaio 2012, modifiche alla direttiva 2 maggio 2006 "Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze" che assimila questo tipo di evento a quanto avviene in caso di esplosioni o crolli di strutture con il coinvolgimento di un gran numero di persone. Pertanto, assume particolare rilievo la definizione di una strategia d'intervento unica ed adeguata ad affrontare le criticità legate agli incidenti, mediante indicazioni operative specifiche in relazione alla diversa natura degli eventi stessi.

In caso di **incidente aereo interno al sedime aeroportuale** (ossia nel perimetro aeroportuale / area di giurisdizione aeroportuale), la gestione e il coordinamento dei soccorsi è affidata a SAGAT Spa (gestore

COMUNE DI SAN MAURIZIO C.SE
PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE

aeroportuale); tuttavia, la Protezione Civile comunale può comunque fornire al gestore aeroportuale un supporto operativo, con particolare riferimento alla gestione della viabilità esterna all'aeroporto, in modo tale da evitare la congestione del traffico nelle aree circostanti e per mantenere accessibili i principali assi viari per l'afflusso/deflusso dei mezzi di soccorso.

In caso, invece, di **incidente aereo in un'area esterna al sedime aeroportuale**, ossia in un punto qualunque del territorio amministrato, è compito della Protezione Civile comunale allertarsi ai fini della gestione emergenziale, fornendo immediato supporto operativo alle squadre di soccorso tecnico e sanitario intervenute sul luogo dell'incidente. Le varie risorse intervenute opereranno sotto la supervisione del Direttore Tecnico dei Soccorsi (generalmente il Comandante dei Vigili del Fuoco), con procedure tecniche di intervento condivise in modo tale da offrire in tempi brevi una risposta unica, rapida ed efficace.

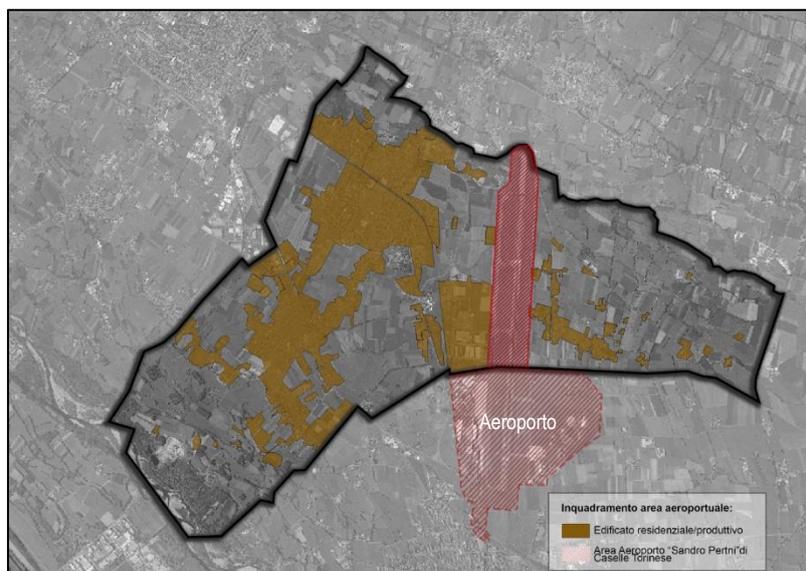
Pertanto, ai fini dell'intervento della Protezione Civile comunale, si contempla il rischio di incidente connesso all'impatto di un aeromobile con la terra ferma, al di fuori del sedime aeroportuale dell'aeroporto di Torino-Caselle "Aeroporto Internazionale Sandro Pertini" (ossia al di fuori del perimetro aeroportuale, o comunque esternamente all'area di giurisdizione aeroportuale).

In caso di evento incidentale per caduta di un aeromobile, la Protezione Civile comunale è chiamata a intervenire a supporto dell'attività operativa e di soccorso dei soggetti direttamente chiamati a gestire l'emergenza e in stretto coordinamento con i medesimi, in modo tale da assicurare la massima protezione dell'integrità della vita, dei beni e dell'ambiente attraverso l'immediata e coordinata attivazione di tutte le risorse necessarie disponibili sul territorio.

3

SCENARIO RELATIVO A INCIDENTE AEREO

Sul territorio comunale insiste la pista di decollo/atterraggio dell'aeroporto internazionale "Sandro Pertini" (Torino Caselle), la cui presenza rende il Comune particolarmente esposto (nonché vulnerabile) rispetto al rischio di un incidente aereo.



Prendendo in considerazione un evento incidentale esterno al sedime della pista aeroportuale, gli elementi esposti non sono determinabili in via preventiva, in quanto non è noto a priori il luogo di possibile impatto al suolo dell'aereo.

L'area a rischio maggiore potrebbe essere individuata in corrispondenza delle zone di decollo e di atterraggio degli aeromobili, quindi in prossimità della pista; tuttavia, il territorio

comunale è da considerarsi interamente esposto al rischio in eguale misura.

Inoltre in base al giorno, all'ora e al luogo di accadimento dell'evento, il numero di persone coinvolte è variabile, così come lo è il numero dei passeggeri, a seconda della tipologia del velivolo; in ogni caso la vulnerabilità è molto alta, poiché la vita umana (sia dei passeggeri sull'aereo che di quelli a terra) è sempre posta in pericolo.

Solo a seguito dell'incidente, nota la zona di impatto, potranno essere avanzate le conseguenti valutazioni preliminari circa la vulnerabilità a terra (densità abitativa, tipologia e numero degli edifici, infrastrutture e mobilità, attività produttive, zone residenziali interessate, ecc.) e quindi i conseguenti danni attesi. A questo scopo, costituiscono un valido strumento operativo le cartografie tematiche allegare al Piano, dove è riportato lo sviluppo della pista di atterraggio dell'aeroporto e sono evidenziati gli elementi esposti presenti sul territorio comunale.

Negli ultimi decenni gli incidenti di rilievo che hanno interessato l'aeroporto di Torino – Caselle sono numericamente limitati (di rilievo, per le vittime, quello del 1974 e quello del 1996). Di seguito se ne propone l'elenco:

Incidenti aerei che hanno interessato l'aeroporto di Torino-Caselle

[fonte: wikipedia]

- **1° gennaio 1974** - Il volo Itavia 897 proveniente da Cagliari-Elmas con un Fokker F28, in fase di avvicinamento per la pista 36, con condizioni meteo sfavorevoli e presenza di nebbia, collise con un albero e si schiantò contro un edificio in costruzione a 3,7 km dalla soglia della pista. Vi furono 38 morti su 42 presenti a bordo, di cui 3 membri dell'equipaggio.
- **8 ottobre 1996** - Un Antonov 124 cargo, effettuò un avvicinamento errato, in condizioni di bassa visibilità, e oltrepassò la fine della pista schiantandosi contro una cascina di San Francesco al Campo. I morti furono 4: due piloti e due persone residenti nella cascina.
- **16 agosto 2008**- Un McDonnell Douglas MD81 della Meridiana, in rotta da Palermo a Parigi, è atterrato in emergenza a seguito di un'avaria ad uno dei motori.
- **22 febbraio 2010** - Un Boeing 757 della compagnia aerea inglese Thomas Cook, ha riportato, in fase di decollo, una massiccia perdita di carburante dal serbatoio alare destro, immediatamente limitata dallo spostamento di carburante negli altri serbatoi da parte dei piloti. L'aeromobile ha effettuato, in sicurezza, un atterraggio di emergenza dopo circa 30 minuti.
- **9 settembre 2010** – Un Antonov 124 cargo della Volga-Dnepr noleggiato per un trasporto di componenti spaziali prodotte da Thales Alenia Space ha riportato avaria a tre motori in fase di decollo. Il velivolo si è correttamente arrestato dopo 100 m dall'inizio della corsa di decollo.
- **10 marzo 2011**– Un Dassault Falcon 900 dell'Aeronautica Militare, in avvicinamento all'aeroporto, ha segnalato problemi al carrello di atterraggio. Il velivolo ha, tuttavia, effettuato senza problemi l'atterraggio. Tra i passeggeri vi era il ministro dell'interno Roberto Maroni.^[34]
- **8 luglio 2011**- Un ATR 72-500 della Air Dolomiti in arrivo da Monaco di Baviera ha effettuato un atterraggio di emergenza dopo esser stato colpito da un fulmine. Nessun danno è stato riportato.
- **15 luglio 2011** - Un Piper PA28-140 della scuola di volo Turin Flying School è finito fuori pista a causa di un colpo di vento. Il pilota, studente di 17 anni, se l'è cavata con un po' di spavento, e il velivolo non ha riportato danni. Lo scalo ha subito ritardi dalle 12.30 alle 13.33 senza tuttavia dirottamenti né cancellazioni.
- **8 agosto 2014** - Un General Dynamics F-16 Fighting Falcon americano ha effettuato un atterraggio di emergenza a seguito di un guasto idraulico. Non ci sono state conseguenze. Lo scalo è rimasto chiuso per un'ora.
- **7 giugno 2015** - Un Boeing 737 della Blue Air diretto a Catania ha effettuato un atterraggio di emergenza dopo lo scoppio di uno pneumatico durante la corsa di decollo. L'aereo è atterrato senza conseguenze solo dopo un'ora e mezza in holding per consumare carburante.
- **23 agosto 2016** - Un Boeing 737-400 della Meridiana dopo il decollo diretto a Olbia, all'altezza dell'abitato di Bra ha riscontrato un'avaria al motore sinistro ed è stato costretto a rientrare a Torino. L'aeroporto è rimasto chiuso per circa 30 minuti e un volo Ryanair in atterraggio è stato dirottato a Genova.
- **7 settembre 2016** - A causa dello scoppio di uno pneumatico e della fuoriuscita di lubrificante a un Antonov An-26 durante l'atterraggio, l'aeroporto è rimasto chiuso per 6 ore, con conseguenti disagi per il traffico. Il velivolo è stato messo in sicurezza dai vigili del fuoco.