



## **SCHEDA TEMATICA RISCHIO VIABILITA' E TRASPORTI**

### **1. GENERALITA'**

In Italia circa l'80% del traffico su gomma (60% in Europa) è rappresentato dal trasporto di merci. Di questo circa l'8% è rappresentato dal trasporto di merci pericolose.

Considerando la presenza sul territorio di numerose arterie di importanza provinciale e Regionale (come le strade provinciali, la Ferrovia BO-VR e BO-MI e la vicinanza dell'Autostrada A1); di numerosi siti produttivi e commerciali anche di interesse regionale e nazionale ; diverse aziende a rischio di incidente rilevante ed altre che nella loro attività prevedono la movimentazione di sostanze nocive, pur non essendo soggette agli obblighi del D.Lgs 334/99, possiamo considerare i comuni appartenenti alla Terre D'Acqua come aree a rischio di incidenti derivanti da trasporto di merci pericolose.

Sempre in considerazione delle infrastrutture presenti nel territorio e della loro vicinanza a strutture residenziali e produttive, è probabile che si presenti il rischio di gravi incidenti stradali.

Per grave incidente stradale si intende qui un evento che possa paralizzare il traffico su di una o più direttrici di percorrenza, ovvero un evento che metta a rischio molte vite umane, e necessiti di interventi urgenti di Protezione Civile in quanto per estensione o tipologia non può essere affrontato con le normali procedure di soccorso.

Nonostante si tratti di eventi difficilmente localizzabili e in cui le aree a rischio corrispondono all'intera estensione della rete viaria, si possono individuare alcuni punti critici in corrispondenza di svincoli, viadotti e sottopassi.

### **2. SERVIZIO EMERGENZA TRASPORTI**

Il trasporto di merci pericolose è soggetto a norme e regolamenti molto dettagliati, formulati in base al tipo di materiale trasportato e ai mezzi di trasporto utilizzati.

La circolazione stradale di merci pericolose è regolamentata dall'Accordo Europeo del 30/09/1957, conosciuto come A.D.R., recepito dalla normativa italiana e oggetto di successivi aggiornamenti ed integrazioni (fino al recente D.L. 4/2/2000 n° 40).

In base a tale normativa, i trasporti di merci pericolose sono immediatamente identificabili per la presenza di PANNELLI DI PERICOLO, di colore arancione posti sia anteriormente che posteriormente al veicolo, che identificano la sostanza trasportata e la tipologia di pericolo connessa, e di ETICHETTE DI PERICOLO, che esemplificano graficamente il pericolo e le caratteristiche della sostanza.

---

Uno schema illustrativo della cartellonistica ADR è riportata in allegato alla Scheda.

I rischi prevedibili per tale tipologia di evento si possono ricondurre a:

- esplosione
- incendio
- diffusione di sostanze nocive per inalazione o per contatto
- diffusione di sostanze inquinanti per l'ambiente

Peraltro, visto il numero elevatissimo di sostanze che possono essere trasportate, nessun rischio può essere escluso a priori in questa tipologia di evento (diffusione di sostanze radioattive, contaminanti biologici, ecc).

Va inoltre rilevato che alla grande varietà di sostanze chimiche trasportate corrispondono procedure di intervento e misure di contenimento assai diversificate, che richiedono l'intervento di personale altamente qualificato e, spesso, sono fonte di rischio elevato sia per la popolazione che per i soccorritori.

Per ogni ulteriore informazione, sia a carattere preventivo che durante la gestione dell'emergenza, in merito alle sostanze pericolose oggetto di trasporto stradale e/o ferroviario, potrà farsi riferimento al S.E.T., SERVIZIO EMERGENZA TRASPORTI, istituito grazie ad un protocollo di intesa fra il Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Direzione Generale della Protezione Civile del Ministero dell'Interno e Federchimica.

Tale servizio è in grado di fornire 24 ore su 24 informazioni tecniche, inviare schede di sicurezza di tutte le sostanze circolanti ed eventualmente inviare sul posto un tecnico qualificato o una squadra di intervento; il servizio può essere attivato, mediante un numero dedicato, direttamente dal Comando Vigili del Fuoco.

In particolare, SET fornisce agli aderenti:

- l'utilizzo del Centro di Risposta di Porto Marghera, noto a tutte le autorità interessate in base al Protocollo d'Intesa sottoscritto da Federchimica;
- il pronto intervento in base alle necessità così distribuite:
  - livello 1** - informazione sui prodotti chimici coinvolti
  - livello 2** - mobilitazione di un tecnico qualificato sul luogo dell'incidente
  - livello 3** - mobilitazione di una squadra di emergenza aziendale sul luogo dell'incidente.

### 3. SCENARI IPOTIZZABILI

#### 3.1 STRADE

Non essendo possibile una simulazione attendibile delle aree di impatto generate dagli incidenti descritti nei paragrafi precedenti a causa della estrema variabilità delle condizioni, per una valutazione territoriale del rischio è stata prudenzialmente adottata una fascia di potenziale impatto, pari a 50 m dall'asse stradale, indicata sulle porzioni di arterie interessate dall'evento.

Nella cartografia allegata, tavola 2C, sono stati evidenziati i tracciati soggetti, con maggior probabilità e frequenza, a transito di mezzi pesanti.

Sono stati evidenziati inoltre i percorsi che ricadono all'interno delle aree di impatto o di rischio per altri scenari incidentali o naturali, quali esondazione o rischio di incidente rilevante.

Attraverso la schematizzazione di queste fasce di rispetto è possibile stabilire se strutture sensibili, o porzioni di insediamenti residenziali, sono potenzialmente esposte a rischio in caso di incidente, quindi permettere al servizio di Protezione Civile di intervenire puntualmente ovvero di agire preventivamente ad esempio con l'interdizione al traffico dei suddetti tratti.

Possiamo considerare comunque tutte le arterie di carattere provinciale come strade interessate da rischio, almeno per quanto riguarda il passaggio di sostanze pericolose.

Viabilità esterna:

- S.S. 9 Via Emilia
- S.P. 2 Via delle Budrie
- S.P. 3/1 Trasversale di pianura (I° tronco)
- S.P. 9 Crevalcore - Galeazza
- S.P. 10 Bevilacqua
- S.P. 16 Via Lunga
- S.P. 18 Padullese
- S.P. 41 Castelfranco Emilia
- S.P. 84 Tangenziale di Crevalcore
- S.P. 255 San Matteo della Decima
- S.P. 568 Crevalcore

All'interno del territorio intercomunale non sono presenti attraversamenti di direttrici autostradali anche se si deve considerare la vicinanza del nodo ovest della tangenziale di Bologna comprendente gli svincoli dell'autostrada del Sole e della autostrada Adriatica che lambiscono il territorio comunale di Anzola dell'Emilia.

### 3.2 FERROVIA

Il trasporto ferroviario di merci pericolose in Italia è assai minore se rapportato al traffico stradale. Le vie di comunicazione che interessano il territorio intercomunale coinvolgono convogli sia regionali che interregionali non che traffico merci tra le città di Bologna - Verona - Piacenza e Milano. Lungo le direttrici interessate sono presenti tuttora numerosi attraversamenti stradali anche se importanti incroci e passaggi a livello soprattutto su via Persicetana e via Emilia sono stati messi in sicurezza mediante la realizzazione di sottopassi e sovrappassi stradali con notevoli benefici nei confronti del traffico veicolare.

*Rete ferroviaria*

- *Linea Bologna - Verona*  
Attraversa i territori comunali di
  - Calderara di Reno
  - Anzola Emilia
  - Sala Bolognese
  - San Giovanni in Persiceto
  - Sant'Agata Bolognese
  - Crevalcore
- *Linea Bologna - Milano*

Attraversa il territorio comunale di Anzola Emilia

Tuttavia, nonostante il bassa probabilità che si verifichi un incidente lungo la direttrice ferroviaria, anche il rischio di coinvolgimento di passeggeri non è da eludere, basti pensare al recente incidente di Crevalcore.

### 3.3 TRASPORTO AEREO

L'aeroporto "G. Marconi" di Bologna situato oltre il confine sud-est del territorio intercomunale non rappresenta un rischio diretto per il territorio anche se l'ATZ (Aerodrome Traffic Zone), ovvero lo spazio in cui gli aerei attendono per l'atterraggio o invertono la direzione se devono atterrare nel verso opposto, interessa il territorio Comunale di Calderara di Reno e in parte i Comuni di Anzola dell'Emilia e Sala Bolognese.

Questa area corrisponde ad un cerchio di raggio pari a 5 NM (miglia nautiche pari a 9,260 Km) con centro identificato in corrispondenza della torre di controllo dell'aeroporto. La ATZ rappresenta quindi lo spazio aereo interessato da maggior traffico in entrata e in uscita dal nodo aeroportuale.

