



C 5.VI.1 Il rischio da incidenti ferroviari

C 5.VI.1.1 Introduzione

Il piano di Protezione Civile ha valutato in senso critico anche la presenza, sul territorio comunale di una linea ferroviaria gestita dalle Ferrovie Nord Milano (www.ferrovienord.it) appartenente alla "Linea Brianza" ([Vedi inquadramento territoriale](#)) che presenta una fermata

proprio in corrispondenza di un passaggio a livello in Via Vittorio Veneto – Caduti della libertà.

Sulle linee Milano Brianza, secondo i dati gentilmente messi a disposizione delle Ferrovie Nord Milano, circolano giornalmente circa 46.000 persone mentre ogni anno passano 29.200.000.



Sempre secondo i dati F.N.M. i

viaggiatori in arrivo ed in partenza da Cormano sono circa 1600 al giorno per un totale annuo di circa 991.000 passeggeri.

Il traffico commerciale del materiale ferroviario avviene solo nelle ore che vanno dalle 5.00 alle 24.00, mentre la notte sono possibili movimenti di materiale di servizio per le manutenzioni o per esigenze del servizio.

La linea non effettua trasporto di merci.

C 5.VI.1.2 Pericolosità del rischio da incidenti ferroviari

Le tipologie di incidenti possono essere sostanzialmente raccolte in tre classi:

- incidenti alla circolazione (scontri tra treni, deragliamenti)
- incidenti per interferenze con traffico stradale (incidenti auto-treno, mezzo pesante-treno ecc.)

Commentato [MS1]: Ferrovie Nord Milano
Sede Legale P.zza Cadorna, 1
20100 Milano
Tel 02 96271
Sede Operativa P.zza Cadorna, 8
21047 Saronno (VA)
Dirigente Servizio movimento
Ing. Giorgio Spadi
Tel 02 96272240
Fax 02 96272354

	Comune di Cormano Piano di emergenza		C 5.VI.1
	Aggiornamento: Giugno 2001	Ing. Mario Stevanin	



Comune di Cormano Piano di emergenza



□ incidenti al materiale viaggiante (incendi)

I dati delle F.N.M. riportano che, a oggi, sull'intera rete ferroviaria del gestore non sono mai successi incidenti appartenenti alla prima ed alla terza categoria, gli incidenti maggiormente frequenti, seppur in misura marginale sono quelli appartenenti alla seconda categoria.

Tra questi sono annoverati gli incidenti stradali tipo "urto alle barriere dei Passaggi a Livello" che danneggiano le barriere del PL; considerando i sistemi di sicurezza adottati sull'intera linea FNM tali incidenti rappresentano la maggior parte degli incidenti in quanto sull'intera rete i passaggi a livello senza barriere sono stati quasi tutti eliminati.

I dati relativi agli ultimi 6 mesi (1 ottobre 2000 – 31 marzo 2001) riportano che sull'intera rete FNME ramo MILANO ci sono stati 93 danneggiamenti di barriere mentre relativamente al PL di Cormano sono stati registrati 4 incidenti del genere.

Sempre dalle medesime statistiche emerge che gli incidenti gravi ai PL con barriere sull'intera rete FNME di Milano sono eventi con frequenza molto bassa (tre incidenti gravi in circa 25 anni).

C 5.VI.1.3 Scenario di evento per incidente ferroviario

Secondo l'analisi effettuata presso il centro di coordinamento delle emergenze della rete FNM è emerso che gli scenari incidentali che necessiterebbero di interventi coinvolgenti l'intera struttura di Protezione Civile comunale potrebbero essere sostanzialmente 2:

- incendio di vetture viaggianti in orario di punta con numerose persone in banchina
- impatto tra pullman e treno con deragliamento dello stesso.

Come già accennato la probabilità di accadimento di entrambi gli scenari appare talmente bassa da essere considerabile trascurabile, ad ogni modo è stato descritto nel paragrafo successivo l'eventuale comportamento da tenere da parte della struttura comunale.

In ogni caso entrambi gli scenari interessano l'intersezione della linea con la Via Vittorio Emanuele.

	Comune di Cormano Piano di emergenza		C 5.VI.2
	Aggiornamento: Giugno 2001	Ing. Mario Stevanin	



Comune di Cormano
Piano di emergenza



C 5.VI.1.4 Procedure operative per incidente ferroviario

I sistemi di emergenza dei convogli FNM consentono di mettere direttamente in comunicazione il personale viaggiante con una centrale operativa chiamata Posto Centrale di Movimento (P.C.M.) alla quale confluiscono tutte le informazioni legate all'andamento del materiale rotabile e delle stazioni.

L'informazione normalmente arriva direttamente al PCM dal convoglio incidentato (capotreno o macchinista tramite telefono cellulare), secondo una procedura precodificata che prevede tra l'altro, a seconda dell'incidente, la messa in atto di attività di salvaguardia dei viaggiatori.

Il P.C.M. mantiene i collegamenti con gli enti di soccorso ed eventualmente disloca sul luogo dell'incidente un proprio funzionario (reperibile h24) in grado di gestire le problematiche secondo una suddivisione dei ruoli che prevede la distinzione tra materiale rotabile, armamento della linea, linea aerea ed impianti di stazione.

Il PCM coordina anche tutto il traffico della linea interessata dall'incidente mettendo eventualmente a disposizione dei viaggiatori (in un arco temporale dipendente sia dalla disponibilità di mezzi ed autisti, che dall'agibilità delle strade e dal traffico) mezzi per il trasporto su gomma.

Qualora l'informazione dovesse arrivare dall'esterno una procedura di verifica interna delle informazioni consente di verificare la gravità dell'incidente e lo stato di attivazione della struttura.

Ogniquale le informazioni provengano ad esempio dalla struttura comunale i Protezione Civile appare essenziale qualificarsi e fornire il maggior numero di elementi informativi sia riguardo all'incidente che riguardo alla propria funzione.

Le attività che la struttura comunale di Protezione Civile potrà svolgere in una delle emergenze descritte nei due scenari precedentemente accennati sono limitate alla gestione dei flussi di traffico (se l'incidente interessa la stazione od il passaggio a livello una delle direttrici di traffico del Comune di Cormano verrebbe interrotta) ed al supporto socio assistenziale alla popolazione interessata (in particolare viaggiatori ma non solo).

	Comune di Cormano Piano di emergenza		C 5.VI.3
	Aggiornamento: Giugno 2001	Ing. Mario Stevanin	



Comune di Cormano Piano di emergenza



Per quanto riguarda la gestione della viabilità si consiglia di strutturare i flussi dei mezzi di soccorso secondo le direttrici che portano alla Via Caduti per la Libertà utilizzando primariamente la Via Gramsci; si consiglia inoltre l'utilizzo del piazzale del municipio per la gestione di un eventuale Presidio Medico Avanzato.

Appare in ogni caso prioritaria da parte delle strutture operative locali la creazione di un cordone di sicurezza che mantenga a distanza i curiosi e che consenta un ordinato flusso dei soccorsi.

Si propone la seguente planimetria dove sono stati indicati i cancelli da attivare, le linee di flusso per i soccorsi ed il Presidio Medico Avanzato (P.M.A.)

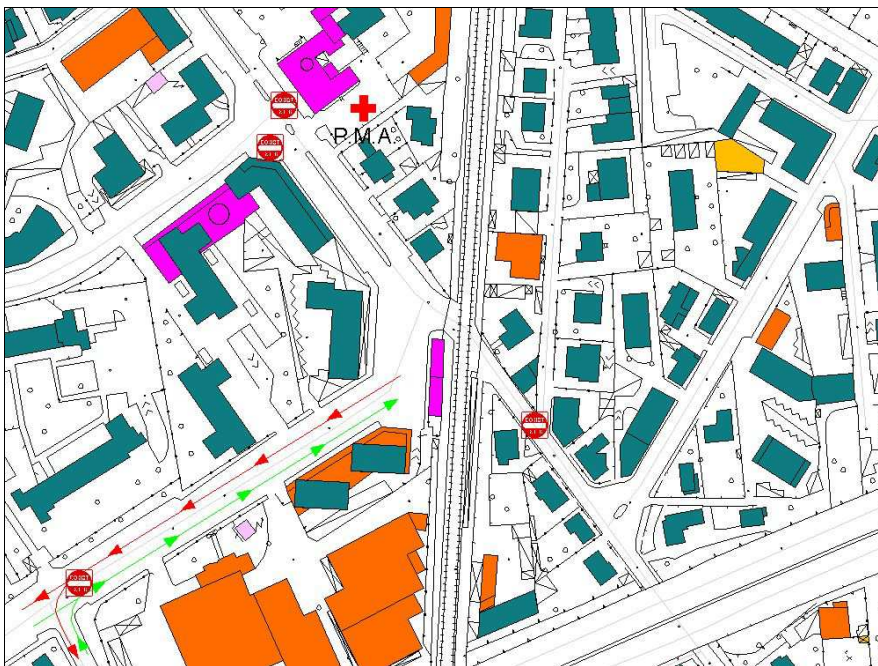



Figura C 4.VI.1 Carta di sintesi per il rischio da incidente ferroviario

	Comune di Cormano Piano di emergenza		C 5.VI.4
	Aggiornamento: Giugno 2001	Ing. Mario Stevanin	



Comune di Cormano
Piano di emergenza



	Comune di Cormano Piano di emergenza		C 5.VI.5
	Aggiornamento: Giugno 2001	Ing. Mario Stevanin	