



PIANO PROTEZIONE CIVILE

COMUNE DI

VEDANO OLONA

Atto di approvazione:

Data Atto:

SCHEDA INTRODUZIONE

PIANO DI PROTEZIONE CIVILE

Anagrafica del Comune

Provincia	VA	Comune	VEDANO OLONA	Codice ISTAT	12134
Abitanti *			<input type="text" value="7.328"/>		
Superficie *			<input type="text" value="7"/>	km ²	
Sindaco *			<input type="text" value="CITTERIO CRISTIANO"/>		
Mail Sindaco *			<input type="text" value="sindaco@comune.vedano-olona.va.it"/>		
Indirizzo municipio *			<input type="text" value="Piazza San Rocco, 9"/>		
Comando Polizia Locale - Indirizzo *			<input type="text" value="Piazza San Rocco, 9"/>		
Comando Polizia Locale - Telefono *			<input type="text" value="0332 867740"/>		
Sito web comune			<input type="text" value="https://comune.vedano-olona.va.it"/>		
PEC comunale *			<input type="text" value="comune.vedano-olona@legalmail.it"/>		
PEO comunale *			<input type="text" value="protocollo@comune.vedano-olona.va.it"/>		
Numero telefono centralino *			<input type="text" value="0332 867711"/>		

Frazioni, Zone, Località o Altri Municipi

Frazioni

Il comune ha frazioni associate?*

☒ SI ☐ NONumero frazioni

Nome*	<input type="text" value="Campagna"/>	Numero abitanti	<input type="text" value="196"/>
Nome*	<input type="text" value="Venegono-Braghello"/>	Numero abitanti	<input type="text" value="189"/>
Nome*	<input type="text" value="Zona P.I.P. Careno"/>	Numero abitanti	<input type="text" value="36"/>
Nome*	<input type="text" value="Fontanelle"/>	Numero abitanti	<input type="text" value="37"/>
Nome*	<input type="text" value="Vigna-Trono"/>	Numero abitanti	<input type="text" value="4"/>

Nome* Lazzaretto

Numero abitanti 10

Zone

 Il comune ha zone associate?* ☐ SI ☒ NO

Località

 Il comune ha località associate?* ☐ SI ☒ NO

Municipi

 Il comune ha municipi associati?* ☐ SI ☒ NO

Altre sedi comunali

 Il comune ha altre sedi?* ☒ SI ☐ NO

Nome* Villa Aliverti

Indirizzo Piazza San Rocco, 20

Altri recapiti e numeri utili

 Gestore energia elettrica E-Distribuzione
Enel Sole

 Recapito 803500
900901050

Gestore telefonia fissa Telecom Italia SpA - Varese

Recapito 800415042

Altri operatori telefonici

Recapito

 Gestore rete gas 2i Rete Gas - Dip. Nord Area Tradate
Snam Rete gas SpA- San Donato Milanese

 Recapito 800997710
02 37038300

Amministraz. Comunale (servizio acquedotto) Alfa S.r.l. - Varese

Recapito 800434431

Amministraz. Comunale (fognatura) Alfa S.r.l. - Varese

Recapito 800434431

Amministraz. Comunale (illuminaz pubblica) Enel X (ex Enel Sole) - Va

Recapito

Amministraz. Comunale (altri servizi) Arca Service S.r.l.

Recapito 800968616

Comunità Montana Seleziona

Recapito

Consorzi di Bonifica Seleziona

Recapito

Sala operativa regionale Reg. Lombardia D.G.P.C.U.O. - S.O.R.

Recapito 800061160

Arpa Lombardia Dipartimento di Varese

Recapito 0332 327751

ATS di competenza ATS Insubria - Tradate

Recapito 0331 8015102



Introduzione Piani di Protezione Civile

Parco	<input type="text" value="Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate"/>	Recapito	<input type="text" value="031 988430"/>
Gestore infrastrutture	<input type="text" value="Provincia di Varese - Settore Viabilità"/>	Recapito	<input type="text" value="0332 252111"/>
ANAS	<input type="text" value="Compartimento di Milano"/>	Recapito	<input type="text" value="02 826851"/>
Società Autostrade	<input type="text" value="Autostrada Pedemontana Lombarda"/>	Recapito	<input type="text" value="02 039460460"/>
Gestore Tangenziali	<input type="text" value="ANAS - Compartimento di Milano"/>	Recapito	<input type="text" value="02 826851"/>
Trenord	<input type="text" value="Piazzale Cadorna - Mi"/>	Recapito	<input type="text" value="02 72494949"/>
Ferrovie	<input type="text"/>	Recapito	<input type="text"/>
Aeroporto	<input type="text"/>	Recapito	<input type="text"/>
Gestore TPL-Stazioni pullman	<input type="text" value="Trenord"/>	Recapito	<input type="text" value="02 72494949"/>
Gestore navigazione locale	<input type="text"/>	Recapito	<input type="text"/>
Altro (specificare)	<input type="text" value="Azienda Ospedaliera - Tradate"/> <input type="text" value="Casa di Comunità - Tradate"/>	Recapito	<input type="text" value="0331 817111"/> <input type="text" value="0331 815115"/>

Composizione UCL secondo d.g.r. 16/05/2007 n. 8/4732

ID	<input type="text" value="UCL1"/>		
Nominativo*	<input type="text" value="CITTERIO CRISTIANO"/>		
Ruolo*	<input type="text" value="Sindaco protempore"/>		
Funzione*	<input type="text" value="Unità di coordinamento"/>		
Telefono*	<input type="text" value="..."/>	Cellulare*	<input type="text"/>

ID	UCL2		
Nominativo*	ORLANDINO VINCENZO		
Ruolo*	Vicesindaco - Responsabile Protezione Civile		
Funzione*	Unità di coordinamento		
Telefono*	...	Cellulare*	-----

ID	UCL3		
Nominativo*	ALDEGHERI DANIELE		
Ruolo*	Resp.le Area Tecnica		
Funzione*	Tecnica e di valutazione		
Telefono*	0332 867790	Cellulare*	:

ID	UCL4		
Nominativo*	MASULLO MARIA ANTONIETTA		
Ruolo*	Resp.le Area Servizi alla Persona		
Funzione*	Sanità e assistenza sociale		
Telefono*	0332 867760	Cellulare*	:

ID	UCL5		
Nominativo*	CORRADI ROBERTA		
Ruolo*	Coor.ce G.C.V.P.C.		
Funzione*	Volontariato		
Telefono*	...	Cellulare*	-----

ID	UCL6		
Nominativo*	ALDEGHERI DANIELE		
Ruolo*	Resp.le Area Tecnica		
Funzione*	Logistica		
Telefono*	0332 867790	Cellulare*	

ID	UCL7		
Nominativo*	ALDEGHERI DANIELE		
Ruolo*	Resp.le Area Tecnica		
Funzione*	Servizi essenziali		
Telefono*	0332 867790	Cellulare*	

ID	UCL8		
Nominativo*	GHIRINGHELLI NADIA		
Ruolo*	Comm. Cap. Coord. P.L.		
Funzione*	Accessibilità e mobilità		
Telefono*	0332 867740	Cellulare*	

ID	UCL9		
Nominativo*	CORRADI ROBERTA		
Ruolo*	Coor.ce G.C.V.P.C.		
Funzione*	Telecomunicazioni di emergenza		
Telefono*	...	Cellulare*	



ID	UCL10		
Nominativo*	MARTINELLI MONICA		
Ruolo*	Resp.le Area Amministrativa		
Funzione*	Assistenza alla popolazione		
Telefono*	0332 867780	Cellulare*	

Composizione COC

ID	COC1		
Nominativo*	CITTERIO CRISTIANO		
Ruolo*	Sindaco Protempore		
Funzione*	Unità di coordinamento		
Ufficio di appartenenza*	...		
Telefono*	...	Cellulare*	

ID	COC2		
Nominativo*	ALDEGHERI DANIELE		
Ruolo*	Resp.le Area Tecnica		
Funzione*	Tecnica e di valutazione		
Ufficio di appartenenza*	Area Tecnica		
Telefono*	0332 867790	Cellulare*	

ID

Nominativo*

Ruolo*

Funzione*

Ufficio di appartenenza*

Telefono* Cellulare*

ID

Nominativo*

Ruolo*

Funzione*

Ufficio di appartenenza*

Telefono* Cellulare*

ID

Nominativo*

Ruolo*

Funzione*

Ufficio di appartenenza*

Telefono* Cellulare*

ID	<input type="text" value="COC6"/>		
Nominativo*	<input type="text" value="ALDEGHERI DANIELE"/>		
Ruolo*	<input type="text" value="Resp.le Area Tecnica"/>		
Funzione*	<input type="text" value="Servizi essenziali"/>		
Ufficio di appartenenza*	<input type="text" value="Area Tecnica"/>		
Telefono*	<input type="text" value="0332 867790"/>	Cellulare*	<input type="text"/>

ID	<input type="text" value="COC7"/>		
Nominativo*	<input type="text" value="ALDEGHERI DANIELE"/>		
Ruolo*	<input type="text" value="Resp.le Area Tecnica"/>		
Funzione*	<input type="text" value="Censimento danni e rilievo della agibilità"/>		
Ufficio di appartenenza*	<input type="text" value="Area Tecnica"/>		
Telefono*	<input type="text" value="0332 867790"/>	Cellulare*	<input type="text"/>

ID	<input type="text" value="COC8"/>		
Nominativo*	<input type="text" value="GHIRINGHELLI NADIA"/>		
Ruolo*	<input type="text" value="Comm. Cap. Coord. P.L."/>		
Funzione*	<input type="text" value="Accessibilità e mobilità"/>		
Ufficio di appartenenza*	<input type="text" value="Polizia Locale"/>		
Telefono*	<input type="text" value="0332 867740"/>	Cellulare*	<input type="text"/>

ID

Nominativo*

Ruolo*

Funzione*

Ufficio di appartenenza*

Telefono* Cellulare*

ID

Nominativo*

Ruolo*

Funzione*

Ufficio di appartenenza*

Telefono* Cellulare*

ID

Nominativo*

Ruolo*

Funzione*

Ufficio di appartenenza*

Telefono* Cellulare*

Delega protezione civile

Ufficio * Referente *

Posta elettronica * Telefono *

Sono presenti Gruppi Comunali di PC? * ☒ SI ☐ NO**Denominazione*** GRUPPO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE DI VEDANO OLONA**Responsabile** CORRADI ROBERTA**Sede** Via Volta, 54**Indirizzo** Via Volta, 54**Telefono****Pec** comune.vedano-olona@legalmail.it**Peo** protezione-civile@comune.vedano-olona.va.it**Rischi del territorio** Rischio idrogeologico - Alluvioni e Frane**Rischi del territorio** Eventi atmosferici avversi**Rischi del territorio** Rischio incendio boschivo e interfaccia AIB**Specializzazioni coperte** CinofiliSono presenti Associazioni di volontariato?* ☐ SI ☒ NOSono presenti Gruppi intercomunali ?* ☐ SI ☒ NO

Comunicazioni alla cittadinanza

Comunicazione alla cittadinanza

Modalità per i residenti

Veicoli P.L. con sistema diffusione sonora, pannelli a messaggio variabile, sito Web istituzionale www.comune.vedano-olona.va.it/, profili social: Comune Vedano Olona (facebook) - comunevedanoolona (instagram) e YoutubeModalità per i non residenti
(turisti, escursionisti, ecc.)Veicoli P.L. con sistema diffusione sonora, pannelli a messaggio variabile, sito Web istituzionale www.comune.vedano-olona.va.it/, profili social: Comune Vedano Olona (facebook) - comunevedanoolona (instagram) e YoutubeEsiste un piano di comunicazione? Se Sì, allegare pdf ☐ SI ☒ NO

Esercitazioni svolte nel passato e in previsione

Data Prevista*	<input type="text" value="13/06/2019"/>	Ora*	<input type="text" value="00:00"/>	Tipo*	<input type="text" value="Esercitazione campo base"/>
Livello*	<input type="text" value="comunale - sovracomunale"/>		Zona Coperta*	<input type="text" value="Brinzio"/>	
Da eseguire*	<input type="radio"/> SI <input checked="" type="radio"/> NO		Frequenza*	<input type="text" value="una tantum"/>	

Data Prevista*	<input type="text" value="05/05/2023"/>	Ora*	<input type="text" value="08:00"/>	Tipo*	<input type="text" value="Progetto con le scuole per rischio idrogeologico"/>
Livello*	<input type="text" value="comunale"/>		Zona Coperta*	<input type="text" value="Fosso Zocca"/>	
Da eseguire*	<input type="radio"/> SI <input checked="" type="radio"/> NO		Frequenza*	<input type="text" value="annuale"/>	

Data Prevista*	<input type="text" value="07/10/2023"/>	Ora*	<input type="text" value="08:00"/>	Tipo*	<input type="text" value="Ricerca persone disperse"/>
Livello*	<input type="text" value="comunale-sovracomunale"/>		Zona Coperta*	<input type="text" value="Brinzio"/>	
Da eseguire*	<input type="radio"/> SI <input checked="" type="radio"/> NO		Frequenza*	<input type="text" value="una tantum"/>	

Elenco altri rischi derivati dall'art. 16 del Codice di Protezione Civile

- | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Per il comune esiste un piano neve derivato da fenomeni meteo avversi? Se Sì, allegare pdf | <input checked="" type="radio"/> SI | <input type="radio"/> NO |
| Per il comune esiste un piano derivato da Aziende a rischio di incidente rilevante, chimico e/o nucleare? Se Sì, allegare pdf del piano di emergenza esterno all'azienda a rischio | <input type="radio"/> SI | <input checked="" type="radio"/> NO |
| Per il comune esiste un piano derivato da incidente infrastrutturale (ferroviario, autostradale, tunnel.. ecc.) Se Sì, allegare pdf | <input checked="" type="radio"/> SI | <input type="radio"/> NO |
| Per il comune esiste un piano derivato da black out? Se Sì, allegare pdf | <input type="radio"/> SI | <input checked="" type="radio"/> NO |
| Per il comune esiste un piano derivato da danno ambientale? Se Sì, allegare pdf | <input type="radio"/> SI | <input checked="" type="radio"/> NO |
| Per il comune esiste uno scenario derivato da dighe? Se Sì, allegare pdf | <input checked="" type="radio"/> SI | <input type="radio"/> NO |

APPENDICE

Introduzione al Piano di Protezione Civile

Si rimanda a quanto pubblicato sul sito <https://www.regione-lombardia.it/wps/portal/istituzionale-HP-istituzione-Giunta-sedute-delibere-giunta-regionale-DettaglioDelibere-delibera-4996-legislatura-11>

Descrizione delle attività da svolgere sul territorio a seguito dell'evento nevoso rispettivamente su Zone pedonali e marciapiedi, Zona A direttiva Nord e Zona B direttiva Sud.

Costituiscono le procedure a uso del personale del Gestore dell'Infrastruttura e di interfaccia con personale delle Imprese Ferroviarie. Scopo: quello di preparare il personale interessato ad affrontare le emergenze con massima tempestività, efficienza ed efficacia e attuare azioni e misure che possano minimizzare effetti negativi a persone, cose e ambiente, prestare soccorso alle persone e attivare le competenti strutture per ripristino della normalità.

Il documento definisce, pianifica, rende omogenee e coordina tutte le iniziative da adottare per la gestione dell'esodo estivo, fenomeno che può mettere in crisi la fluidità e la sicurezza della circolazione autostradale, con conseguenze anche sulla circolazione stradale circostante, rendendo necessari interventi a soccorso dell'utenza.

Il documento definisce, pianifica, rende omogenee e coordina tutte le iniziative da adottare nel caso di eventi nevosi, fenomeno che può mettere in crisi la fluidità e la sicurezza della circolazione autostradale, con conseguenze anche sulla circolazione stradale circostante, rendendo necessari interventi a soccorso dell'utenza.



**Regione
Lombardia**

Relazione

PIANO EMERGENZA DIGA – PED DIGA DI OLONA (VA)



DIRETTIVA PCM 8 LUGLIO 2014

**“Indirizzi operativi inerenti all’attività di protezione civile
nell’ambito dei bacini in cui siano presenti grandi dighe”**

GIUGNO 2021

Interventi Zone pedonali e i marciapiedi secondo il seguente itinerario indicato dal piano neve di cui alla planimetria allegata 1:5000.

➤ **INTERVENTI PRIMARI (Vie principali)**

P.zza s. Rocco, marciapiedi via Matteotti, pedonale via S. Pancrazio, pedonali, pedonali parco Spech, piazzale ingresso scuola media-materna-elementare-nido, marciapiede via I Maggio (dalle scuole a p.zza s. Rocco), marciapiede rotatoria cimitero;

Percorsi Pedibus:

- P.zza San Rocco, via Matteotti, piazza San Maurizio, via san Pancrazio;
- Parcheggio Cimitero ingresso pedonale, via I maggio, via San Pancrazio;
- Parco Fara Forni lato tettoia, via Papa Innocenzo, via Don Minzoni, pedonale Parco Spech;
- Via Artiglieri, percorso pedonale, via san Pancrazio;

➤ **INTERVENTI SECONDARI:**

Marciapiede via Marconi, pedonale via I Maggio- Monetti, pedonale Monetti- Donizetti pedonale Trezzi-Patrioti-S.Francesco, pedonale via De Amicis-Adua, pista ciclabile via Vengono, pedonale centro anziani, piazzetta banche, via Dante (curve a S stretta), via Cavour (parte stretta sotto acquedotto);

➤ **INTERVENTI TERZIARI**

Marciapiede via I Maggio (lato destro), marciapiede via Adua, marciapiede Fara Forni, marciapiede via Garibaldi, marciapiede via Patrioti, marciapiede via Volta, marciapiede via Chiesa, marciapiede via Piave, via Galilei, vicolo Righi, via Baroffio (strada stretta in fondo), vicolo Puccini, vicolo Bruno, Curiel, marciapiede Fara Forni, Don Gnocchi (parte sterrata).

Gli interventi devono essere svolti qualunque siano il giorno (sia feriale che festivo), il periodo della giornata (sia in ore diurne che notturne) e le condizioni meteoriche, salvo più precise indicazioni che all'atto esecutivo saranno impartite dal responsabile del servizio tecnico.

Interventi **Zona A dalla direttiva nord/sud S.P. 46 verso la S.S. Briantea n. 342 e località Fondo Campagna**, secondo il seguente itinerario indicato dal piano neve di cui alla planimetria allegata 1:5000.

➤ **INTERVENTI PRIMARI (Vie principali):**

Monsignor Trezzi, Don Monza, Parcheggio Protezione Civile, Volta, Insurrezione, Parcheggi Stazione, Marconi, Lamarmora, Monte Generoso, Oberdan, Verga, De Amicis, V. Veneto, Fondo Campagna, Salvo D'acquisto, Leopardi,

➤ **INTERVENTI SECONDARI (Vie secondarie)**

Celidonia, IV Novembre, Combattenti, Dante, P.zza Donatori del sangue, parcheggio deposito comunale, Frangi, parcheggio banche, Kennedy, Albini, Magellano, Carducci, Manzoni, L. Da Vinci, Gramsci, Baraggia, Doria, F.lli Bandiera, Battisti, Foscolo, San Francesco d'Assisi, S. Siro, Don Monza (parte sterrata), Lamarmora (parte sterrata), De Nicola, Bragello, Don Sturzo, F.lli Cervi. Petrarca,

➤ **INTERVENTI TERZIARI (Vie consortili, a fondo cieco e parcheggi)**

Venezia, Cohen, Cairolì, Dante, Pacinotti, Rossini, degli Alpini, Pastore, Mazzolari, Galvaligi, Cantore, Della Marina, Turati, Amendola, Carducci (fondo cieco), M. Polo, Giotto, Deledda, Salvemini, Goldoni, Verga (fondo cieco), Quasimodo, Pirandello, Montale, Monte Bianco, Baraggia, Dei Fanti, Fiume

Alcune delle suddette vie hanno calibro stradale ridotto pertanto dovranno essere utilizzate lame spazzaneve di idonea dimensione o dovranno essere trattate manualmente.

Gli interventi devono essere svolti qualunque siano il giorno (sia feriale che festivo), il periodo della giornata (sia in ore diurne che notturne) e le condizioni meteoriche, salvo più precise indicazioni che all'atto esecutivo saranno impartite dal responsabile del servizio tecnico.

Interventi **Zona B dalla direttiva nord/sud S.P. 46 verso la S.P. Varesina n. 233** secondo il seguente itinerario indicato dal piano neve di cui alla planimetria allegata 1:5000.

➤ **INTERVENTI PRIMARI (Vie principali)**

Garibaldi (prima parte), Roma, Quadronna, Spech, Sciesa, Matteotti, Sirtori, Dei Martiri (prima parte), Papa Innocenzo, S. Pancrazio, Don Minzoni, Fara Forni, Piave, Monte Grappa, Barlassina, XXV Aprile, Monetti, Virgilio, Milano, Careno, Olona, Martinengo, Marone, per Castiglione, Boschina, p.le Cocchi, tratto località Fontanelle

➤ **INTERVENTI SECONDARI (Vie secondarie)**

Garibaldi (seconda parte), Poretti, Verdi, Dei Martiri (seconda parte), Baroffio, Visconti, Vespucci, Colombo, Mascagni, Piazzali Scuole, Chiesa, Genova, Giovanni XXXIII, Barlassina (ultimo tratto), Artiglieri, Donizetti, P.le Baroffio, parcheggi zona industriale

➤ **INTERVENTI TERZIARI (Vie consortili, a fondo cieco e parcheggi)**

Micca, Cavour, Don Bosco, P.zza S. Maurizio, Pellico, Mazzini, parcheggio Spech, parcheggio Vela, e Fara Forni, Monterosa, D'Annunzio, Pascoli, Ponchielli, Bellini, Buonarrotti, Rosmini, De Gasperi, Don Gnocchi, De Lama, Verona, parcheggio via Donizetti, Lazzati, Bernini, Toscanini, Torino, Bologna, Firenze, Virgilio (parte sterrata fino ultime case) Milano (vie traverse)

Alcune delle suddette vie hanno calibro stradale ridotto pertanto dovranno essere utilizzate lame spazzaneve di idonea dimensione o dovranno essere trattate manualmente.

Gli interventi devono essere svolti qualunque siano il giorno (sia feriale che festivo), il periodo della giornata (sia in ore diurne che notturne) e le condizioni meteoriche, salvo più precise indicazioni che all'atto esecutivo saranno impartite dal responsabile del servizio tecnico.

PIANO DI EMERGENZA INTERNO
in uso sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD

REGISTRAZIONE DEGLI AGGIORNAMENTI

[illegible]

INTRODUZIONE E PROCEDURE DI INTERFACCIA

Le norme previste dal presente testo normativo costituiscono, in merito alle emergenze, le procedure a uso del personale del Gestore dell'Infrastruttura, nonché le procedure di interfaccia con il personale delle Imprese Ferroviarie.

INDICE

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI.....	8
PREMESSA	9
1. OBIETTIVI.....	11
2. GESTIONE	11
2.1. GESTIONE ORGANIZZATIVA	11
2.2. GESTIONE OPERATIVA	11
2.3. DOCUMENTAZIONE COMPLEMENTARE	12
2.4. DISTRIBUZIONE	12
2.5. CENTRO PER LA GESTIONE OPERATIVA DELLE EMERGENZE	12
2.6. ISTRUZIONE DEL PERSONALE	12
2.7. ESERCITAZIONI.....	12
3. IDENTIFICAZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE ZONE DI RISCHIO	13
4. MEZZI DI COMUNICAZIONE E SEGNALETICA DI SICUREZZA	13
4.1. MEZZI DI COMUNICAZIONE	13
4.2. SEGNALETICA DI SICUREZZA.....	13
5. PRESIDANTI ANTINCENDIO E DOTAZIONI DI PRIMO SOCCORSO	13
6. ENTI DEPUTATI ISTITUZIONALMENTE AL SOCCORSO	14
6.1. GENERALITÀ.....	14
6.2. RICHIESTA DI INTERVENTO DEGLI ENTI DEPUTATI ISTITUZIONALMENTE AL SOCCORSO	14
6.3. INTERVENTO DEI VIGILI DEL FUOCO	14
7. PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE	15
7.1. GENERALITÀ.....	15
7.2. CHIAMATA DI ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA AL DIRIGENTE COORDINATORE CIRCOLAZIONE	15
7.3. OBBLIGHI DEL PERSONALE	16
7.3.1. Adozione dei provvedimenti previsti dalla normativa vigente	16
7.3.2. Obblighi legislativi relativi alle emergenze in galleria	16
7.4. ADOZIONE DEI PROVVEDIMENTI ATTI A MINIMIZZARE GLI EFFETTI NEGATIVI.....	16
7.4.1. Generalità	16
7.4.2. Provvedimenti prioritari da adottare a cura dell'agente di condotta.....	16
7.4.3. Principio di incendio	17
7.4.4. Presenza o diffusione di gas nocivi.....	17
7.4.5. Scambio delle informazioni tra il personale	17
7.5. PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE DA PARTE DEL RESPONSABILE OPERATIVO DELL'EMERGENZA	17
7.5.1. Accertamenti, delimitazione della zona interessata dall'emergenza e richieste di intervento.....	17
7.5.2. Circostrizione della zona interessata dall'emergenza.....	18
7.5.3. Coordinamento degli interventi	18
7.6. DISALIMENTAZIONE E MESSA A TERRA DELLE CONDUTTURE DI TRAZIONE ELETTRICA.....	18
7.7. STAZIONAMENTO DEI VEICOLI	19
7.8. ALTRI PROVVEDIMENTI INERENTI L'EMERGENZA	19
7.9. EVACUAZIONE DI UN TRENO, DI UNA STAZIONE O DI UNA FERMATA	19
7.10. RECUPERO DEI VIAGGIATORI CON DISABILITÀ E A MOBILITÀ RIDOTTA.....	20

7.11. TRASBORDO DEI VIAGGIATORI DI UN TRENO FERMO IN ZONA ROSSA SU DI UN ALTRO TRENO	20
7.12. INTERVENTI PER LA RIMOZIONE DEI CADAVERI E DEI VEICOLI IN CASO DI INCIDENTE	20
7.13. INTERVENTO DEGLI ENTI DEPUTATI ISTITUZIONALMENTE AL SOCCORSO	20
7.14. INTERVENTO DEL PERSONALE REPERIBILE DEI SETTORI MANUTENTIVI DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA	21
7.15. TERMINE DELL'EMERGENZA	21
7.16. RIPRISTINO DELLE CONDIZIONI NORMALI DI ESERCIZIO	21
7.17. MISURE PRUDENZIALI DOPO L'EMERGENZA	21
8. PROLUNGATO ARRESTO DI UN TRENO IN ZONA ROSSA	22
9. PRONTO SOCCORSO SANITARIO	22
10. TRENI TRASPORTANTI MERCI PERICOLOSE.....	22
10.1. GENERALITÀ.....	22
10.2. SOSTE TECNICHE NON PROGRAMMATE	23
ALLEGATI.....	25
PRINCIPALI CARTELLI RELATIVI ALLA SEGNALETICA DI SICUREZZA.....	27
NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO	31
DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE PARTICOLARITÀ DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA	36

ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

AG	Agente di guardia
COA	Coordinatore Operativo Alimentazioni
DCC	Dirigente Coordinatore Circolazione
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DM	Dirigente movimento
GI	Gestore dell'Infrastruttura
IA	Impresa Appaltatrice
IF	Impresa Ferroviaria
PEI	Piano di emergenza interno
PL	Passaggio a livello
ROE	Responsabile operativo dell'emergenza
SSE	Sottostazione elettrica
TE	Trazione elettrica

PREMESSA

Il PEI è l'insieme delle procedure operative che definiscono le modalità di gestione, esecuzione e controllo delle attività relative alle emergenze così come definite dall'articolo 7.1.

Lo scopo primario del PEI è quello di preparare il personale interessato ad affrontare le emergenze con la massima tempestività, efficienza ed efficacia, al fine di attuare tutte quelle azioni e misure che possano contribuire a:

- minimizzare gli eventuali effetti negativi alle persone, alle cose e all'ambiente;
- prestare il soccorso alle persone coinvolte;
- attivare le competenti strutture per il ripristino della normalità nel più breve tempo possibile.

Per raggiungere le suddette finalità, il PEI stabilisce:

- le strutture incaricate alla gestione organizzativa e operativa delle emergenze;
- le procedure operative per la segnalazione delle emergenze;
- i ruoli, i comportamenti e le azioni dei soggetti coinvolti.

Le procedure operative sono predisposte tenendo conto delle emergenze (prevedibili e ipotizzabili) che possono insorgere in ambito ferroviario (infrastruttura ferroviaria e veicoli), in conseguenza dei rischi presenti, con specifico riguardo alla salvaguardia dell'incolumità delle persone, fornendo un codice di comportamento univoco nella gestione delle emergenze stesse; i punti di maggior attenzione interessano:

- l'attivazione dell'emergenza (lo sviluppo del flusso informativo all'insorgere dell'emergenza e gli interventi da adottare in relazione alla gravità dell'evento);
- la circoscrizione dell'evento e la minimizzazione degli eventuali effetti negativi;
- il coordinamento degli interventi da parte degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso;
- l'evacuazione in caso di grave e immediato pericolo.

Le suddette procedure tengono altresì conto dei seguenti compiti operativi da adottare durante le emergenze:

- esecuzione delle operazioni finalizzate alla salvaguardia dell'incolumità delle persone;
- predisposizione delle opportune misure per consentire un efficace intervento delle squadre di soccorso esterne;
- adempimento alle disposizioni impartite dagli Enti deputati istituzionalmente al soccorso.

1. OBIETTIVI

Gli obiettivi del PEI sono indirizzati all'adozione di tutte quelle azioni e misure che, sin dal primo insorgere di un'emergenza, contribuiscono a:

- assicurare il coordinamento e la collaborazione tra il personale coinvolto;
- prevenire o limitare gli effetti negativi alle persone, alle cose e all'ambiente;
- prevenire ulteriori emergenze derivanti da quella originaria;
- circoscrivere e liberare l'area interessata dall'emergenza;
- prestare il primo soccorso alle persone infortunate;
- provvedere al recupero delle persone, in particolare quelle con disabilità e a mobilità ridotta;
- assicurare il coordinamento e la collaborazione con gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso (Carabinieri, Polizia di Stato, Polizia Ferroviaria, Polizia Locale, Vigili del Fuoco, Soccorso Sanitario);
- riportare, nel più breve tempo possibile, la situazione alle condizioni di normale esercizio.

A tale scopo, i compiti primari delle strutture operanti in ambito ferroviario, in relazione alle possibili emergenze, sono così sintetizzati:

- individuare e segnalare tempestivamente le condizioni o le situazioni anomale che possano provocare situazioni di emergenza;
- intervenire, nei limiti delle ordinarie competenze, per eliminare o circoscrivere il pericolo;
- attivare immediatamente l'emergenza, in caso di eventi non affrontabili con le dotazioni disponibili;
- segnalare tempestivamente alle proprie strutture di riferimento ogni situazione di emergenza;
- assistere e collaborare con gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso intervenuti, prestando la propria opera nell'ambito delle proprie specifiche competenze e professionalità.

2. GESTIONE

2.1. GESTIONE ORGANIZZATIVA

I soggetti che hanno competenza e responsabilità nella gestione organizzativa del PEI sono:

- i Direttori del GI, i quali, per quanto di loro competenza, devono garantire il coordinamento con le proprie strutture coinvolte in eventuali situazioni di emergenza;
- i Dirigenti del GI, i quali, per quanto di loro competenza, sono responsabili:
 - dell'organizzazione delle proprie strutture interessate al PEI;
 - del controllo e del mantenimento degli impianti e delle attrezzature utilizzabili in caso di emergenza;
 - della distribuzione al personale della documentazione complementare;
 - della formazione del personale;
- il Responsabile di galleria e il Responsabile della sicurezza (nominati per ciascuna galleria o per più gallerie), secondo quanto stabilito dalla legislazione vigente (Decreto Ministeriale 28/10/2005).

Analogamente anche le IF e le imprese esterne che eseguono la propria attività lavorativa in ambito ferroviario (IA e soggetti terzi) devono garantire il coordinamento con le proprie strutture coinvolte in eventuali situazioni di emergenza, provvedendo alla formazione del personale.

2.2. GESTIONE OPERATIVA

I soggetti che hanno competenza e responsabilità nella gestione operativa del PEI sono:

- i Dirigenti del GI che sovrintendono i settori circolazione e manutenzione;
- il Responsabile di galleria;
- il Responsabile della sicurezza;
- il ROE. Assume la responsabilità della gestione operativa dell'emergenza. La funzione di ROE viene svolta inizialmente dal DCC, in attesa dell'intervento del Funzionario/Dirigente reperibile del GI, il quale, ricevute dal DCC tutte le informazioni del caso, assume il ruolo di ROE, avvalendosi di tutto il personale interessato, al fine di coordinare al meglio gli interventi;
- il DCC. È il soggetto al quale devono essere segnalate le emergenze ai fini dell'attivazione delle relative procedure e svolge inizialmente la funzione di ROE. La sede del DCC è il centro di coordinamento e di raccolta delle informazioni relative all'emergenza;
- il COA. Ha la diretta responsabilità dell'alimentazione degli impianti di TE dell'intera infrastruttura ferroviaria;

- il personale ferroviario (personale del GI e delle IF) e il personale che esegue comunque la propria attività lavorativa in ambito ferroviario. È il destinatario dell'applicazione delle procedure di competenza e delle direttive impartite dal ROE;
- il personale reperibile dei settori manutentivi del GI. È il destinatario dell'applicazione delle procedure di competenza nonché delle direttive impartite dal ROE;
- gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso che intervengono secondo proprie procedure interne e coordinandosi con il GI anche attraverso protocolli specifici.

Il personale ferroviario e il personale che esegue comunque la propria attività lavorativa in ambito ferroviario nonché il personale reperibile dei settori manutentivi del GI devono comunque operare nei limiti delle proprie competenze e non possono in alcun modo sostituirsi all'azione degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso.

2.3. DOCUMENTAZIONE COMPLEMENTARE

La documentazione complementare al PEI è costituita:

- dagli schemi planimetrici specifici delle località di servizio, delle fermate o di determinati tratti di linea su cui sono riportati i principali enti (binari, deviatori, segnali, PL, fabbricati viaggiatori, ecc...), le relative progressive chilometriche, le zone rosse e verdi, nonché ogni altra indicazione utile ai fini della gestione operativa delle emergenze (presidi antincendio, primo soccorso, ingressi e uscite accessibili al pubblico, uscite di emergenza, ingressi riservati ai soccorritori, aree di soccorso, vie di esodo, punti di raccolta, barelle di soccorso, sedie portantine e/o carrelli di soccorso, segnaletica di sicurezza, quadri elettrici principali, pulsanti per la disalimentazione delle linee elettriche, dispositivi di cortocircuito, ecc...);
- dalle istruzioni relative all'utilizzo degli impianti antincendio;
- dalle istruzioni d'uso delle attrezzature tecnologiche (informatiche, telefoniche, ecc...) dedicate;
- dai piani schematici di TE (costituiti da schemi di alimentazione delle condutture di TE, con la rappresentazione dei sezionatori e delle eventuali zone elettriche) delle località di servizio e della linea;
- da un registro per le annotazioni delle esercitazioni di sicurezza svolte.

La suddetta documentazione deve essere in dotazione:

- ai soggetti che hanno competenza e responsabilità nella gestione organizzativa del PEI;
- alla sede del DCC;
- alla sede del COA;
- ai soggetti che hanno competenza nella gestione operativa del PEI presso le località di servizio, le fermate e le sedi dei DCO interessate.

2.4. DISTRIBUZIONE

Il PEI deve essere distribuito a tutti i soggetti che hanno competenza e responsabilità nella gestione organizzativa e operativa nonché ai referenti degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso.

2.5. CENTRO PER LA GESTIONE OPERATIVA DELLE EMERGENZE

Il centro per la gestione operativa delle emergenze, sull'intera infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD, coincide con la sede del DCC.

Il DCC rappresenta il punto di riferimento per la raccolta delle informazioni e il coordinamento degli interventi per tutti i soggetti che hanno competenza e responsabilità nella gestione operativa del PEI.

2.6. ISTRUZIONE DEL PERSONALE

Tutti i soggetti che hanno competenza nella gestione operativa del PEI devono essere debitamente istruiti, in relazione alle proprie competenze, in caso di emergenza secondo le procedure operative previste dal PEI stesso, nonché dalla legislazione vigente in materia di primo soccorso e di antincendio.

2.7. ESERCITAZIONI

Le esercitazioni devono essere quanto più possibili realistiche e corrispondenti ai possibili scenari di emergenza; le stesse devono essere organizzate e svolte in modo da fornire dei risultati chiari di valutazione e di prevenzione di possibili danni alle persone, alle cose e all'ambiente.

Al solo scopo di ottenere dei risultati complementari, le stesse possono essere svolte in parte anche sotto forma

di simulazioni, ancorché con l'ausilio di sistemi informatici.

Le esercitazioni devono essere effettuate periodicamente e, nei casi previsti, in conformità alla legislazione vigente.

3. IDENTIFICAZIONE E CLASSIFICAZIONE DELLE ZONE DI RISCHIO

L'infrastruttura ferroviaria è suddivisa nelle zone di seguito indicate.

a) Ai fini della circolazione dei treni, in:

- zona verde, banchine viaggiatori delle stazioni e delle fermate;
- zona rossa, tracciato ferroviario escluse le banchine viaggiatori delle stazioni e delle fermate.

b) Ai fini del pericolo incendi, in:

- zona TE, area dove l'intervento in caso di emergenza è subordinato alla preventiva disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE e quindi interessa direttamente la circolazione dei treni;
- zona non TE, area dove l'intervento in caso di emergenza non necessita la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE (atrio, uscite di emergenza, vie di esodo nei pozzi di evacuazione, locali tecnologici, ecc...) e, nella fase iniziale, non interessa direttamente la circolazione dei treni.

4. MEZZI DI COMUNICAZIONE E SEGNALETICA DI SICUREZZA

4.1. MEZZI DI COMUNICAZIONE

In ottemperanza alla legislazione vigente, il personale ferroviario e il personale che esegue comunque la propria attività lavorativa in ambito ferroviario deve essere munito, a cura della propria struttura di appartenenza, di un idoneo mezzo di comunicazione al fine di attivare la procedura di emergenza per la richiesta di pronto soccorso.

I mezzi di comunicazione sono normalmente costituiti da:

- dispositivi mobili in dotazione alle località di servizio presenziate da DM o da AG, alle sedi dei DCO, al DCC, al COA, ai Funzionari/Dirigenti reperibili del GI, al personale dei treni e a quello di linea (compreso quello delle IA);
- telefoni fissi, ubicati nell'ambito delle località di servizio, delle fermate e nelle sedi dei DCO, del DCC e del COA, a uso del personale che vi presta servizio;
- apparati «Help Point» (sistema di comunicazione audio-video per le chiamate di emergenza);
- telefoni a tenuta stagna;
- apparecchi radio ricetrasmittenti (radiotelefoni, ecc...).

4.2. SEGNALETICA DI SICUREZZA

La segnaletica di sicurezza deve essere adottata in conformità a quanto previsto dalla legislazione vigente.

A titolo esemplificativo, i principali cartelli relativi alla segnaletica di sicurezza sono riportati nell'allegato 1.

5. PRESIDI ANTINCENDIO E DOTAZIONI DI PRIMO SOCCORSO

Le località di servizio, le fermate, le gallerie e i veicoli devono essere attrezzati con i presidi antincendio e le dotazioni di primo soccorso in conformità a quanto previsto dalla legislazione vigente.

I presidi antincendio sono normalmente costituiti da:

- estintori portatili o carrellati;
- idranti dotati di lancia a getto variabile e relativo naspo o manichetta, alloggiati in idonea cassetta;
- impianti antincendio (costituti dagli impianti di rilevazione fumi, di rilevazione temperatura, di ventilazione e/o aspirazione, impianti a diluvio, sprinkler, ecc...).

Le dotazioni di primo soccorso sono normalmente costituite da:

- cassetta di pronto soccorso;
- pacchetto di medicazione;
- barella di soccorso o sedia portantina.

Le gallerie e i veicoli ammessi a circolare nelle gallerie stesse devono soddisfare i requisiti di sicurezza stabiliti

dalla legislazione vigente.

6. ENTI DEPUTATI ISTITUZIONALMENTE AL SOCCORSO

6.1. GENERALITÀ

Qualora vengano a instaurarsi delle condizioni di emergenza oppure delle situazioni tali da presagire il verificarsi di un'emergenza, deve essere richiesto, con le modalità previste dall'articolo 6.2., l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso secondo le seguenti necessità:

- Carabinieri e Polizia di Stato, per la prevenzione e repressione dei reati in genere;
- Polizia Ferroviaria, per la prevenzione e repressione dei reati, nonché per la tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica in ambito ferroviario;
- Polizia Locale, per gli interventi sulla circolazione stradale dipendenti dall'emergenza (liberazione delle vie di accesso, di deflusso e di parcheggio per i mezzi di soccorso);
- Vigili del Fuoco, per incendi, allagamenti e altri eventi di entità superiore alla capacità di intervento dei mezzi a disposizione;
- Soccorso Sanitario, per gli interventi di emergenza sanitaria relativi al soccorso alle persone.

Il numero unico di emergenza è il 112 che integra i numeri telefonici dei Carabinieri, della Polizia di Stato, dei Vigili del Fuoco e del Soccorso Sanitario.

6.2. RICHIESTA DI INTERVENTO DEGLI ENTI DEPUTATI ISTITUZIONALMENTE AL SOCCORSO

L'intervento in ambito ferroviario degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso a seguito di un'emergenza deve essere richiesto dal DCC.

Pertanto, il personale ferroviario e il personale che esegue comunque la propria attività lavorativa in ambito ferroviario, che ravveda la necessità di intervento da parte dei suddetti Enti, deve farne richiesta al DCC con le modalità previste dall'articolo 7.2.

Il DCC deve contattare telefonicamente il numero unico di emergenza richiedendo l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso interessati e competenti per territorio, in base alla tipologia e al luogo dell'evento, secondo le modalità previste dagli accordi e dalle procedure particolari.

In casi eccezionali (inefficienza delle comunicazioni telefoniche) o di particolari gravità (eventi con ripercussioni ingenti all'esterno dell'ambito ferroviario, persone in pericolo di vita), il personale che ravveda una situazione di emergenza può richiedere direttamente l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, avvisando poi il DCC con le modalità previste dall'articolo 7.2.

Indipendentemente da qualsiasi altra segnalazione che possa essere stata fatta per lo stesso evento da parte di soggetti diversi, il DCC deve sempre interfacciarsi con i suddetti Enti al fine di coordinare l'intervento stesso.

La gestione dell'emergenza e delle attività di coordinamento e di intervento (del personale interessato e degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso) è di competenza del ROE, salvo il caso previsto dall'articolo 6.3.

6.3. INTERVENTO DEI VIGILI DEL FUOCO

In occasione dell'intervento dei Vigili del Fuoco devono essere osservate le seguenti disposizioni:

- il ROE, direttamente o tramite il personale ferroviario, all'arrivo dei Vigili del Fuoco sul luogo dell'emergenza, deve comunicare al loro Comandante gli aggiornamenti sulla situazione in atto;
- il ROE, direttamente o tramite il personale ferroviario, quando necessario, deve comunicare al Comandante dei Vigili del Fuoco l'arresto della circolazione dei treni e l'eventuale avvenuta disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate;
- qualora l'intervento interessi le cabine elettriche di media e di bassa tensione e le SSE, se richiesto dai Vigili del Fuoco, il ROE deve disporre affinché il COA provveda alla disalimentazione delle linee elettriche interessate, ricevendone conferma;
- il ROE, quando necessario, deve recarsi sul posto e svolgere il ruolo di riferimento per tutti gli Enti e i soggetti deputati all'intervento.

La gestione dell'emergenza e delle attività di coordinamento e di intervento con gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso è di competenza del Comandante dei Vigili del Fuoco.

Al ROE compete il coordinamento delle operazioni del personale ferroviario o dei provvedimenti relativi

all'esercizio ferroviario da adottare (arresto della circolazione dei treni, disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE, ecc...).

Al termine delle operazioni, il Comandante dei Vigili del Fuoco rimette il coordinamento delle operazioni al ROE.

7. PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

7.1. GENERALITÀ

Con il termine emergenze vengono individuate tutte quelle situazioni di pericolo grave, immediato e generalizzato su un determinato luogo che impongono l'adozione di particolari misure di intervento e di soccorso.

Tali situazioni sono la diretta conseguenza di un incidente, cioè di un evento improvviso e indesiderato (oppure di una specifica catena di eventi) aventi conseguenze dannose sulle persone, sulle cose e sull'ambiente.

Gli incidenti in ambito ferroviario si dividono nelle seguenti categorie:

- collisioni;
- svio di veicoli;
- incidenti ai PL;
- incidenti a persone causati da veicoli in movimento (investimenti, ecc...);
- incendi;
- altro (presenza o diffusione di gas nocivi, sversamento di merci pericolose, allagamenti, smottamenti, attentati, ecc...).

Nei casi non previsti il personale, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle procedure che regolano i casi previsti.

7.2. CHIAMATA DI ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA AL DIRIGENTE COORDINATORE CIRCOLAZIONE

Qualora vengano a crearsi situazioni di emergenza o tali da presagire il verificarsi di un'emergenza, il personale ferroviario e il personale che esegue comunque la propria attività lavorativa in ambito ferroviario deve provvedere per la chiamata di attivazione dell'emergenza utilizzando il mezzo di comunicazione che risulta più rapidamente disponibile e fornendo le informazioni utili del caso, ovvero:

- il proprio nominativo, profilo professionale e numero di telefono;
- il tipo di emergenza;
- il luogo esatto dell'emergenza (in particolare, nelle gallerie la posizione esatta può essere determinata dalla segnaletica di sicurezza presente);
- il numero stimato di persone presenti, specificando l'eventuale presenza di persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- il numero stimato di persone infortunate (persone in pericolo di vita, feriti, ecc...);
- eventuali danni alle cose e all'ambiente;
- eventuali danni o impedimenti alle vie normali di accesso per i soccorritori;
- altre informazioni ritenute utili o richieste al fine di agevolare i soccorsi.

La chiamata di attivazione dell'emergenza deve essere inoltrata al DM della stazione interessata (o successiva se l'evento avviene in linea) o al DCO. Il DM o il DCO deve immediatamente estendere tale avviso al DCC per la gestione operativa delle emergenze.

Nel caso in cui non sia possibile mettersi in contatto con il DM o con il DCO, il personale deve provvedere per la chiamata di attivazione dell'emergenza direttamente al DCC.

È di fondamentale importanza rispettare quanto disposto dal presente articolo, in quanto solo con la chiamata di attivazione dell'emergenza si ha la certezza che la stessa venga gestita efficacemente e tempestivamente.

Il DCC, accertata la necessità dell'intervento e contattato il Funzionario/Dirigente reperibile del GI, assume provvisoriamente la funzione di ROE.

L'emergenza può essere attivata anche a seguito di una segnalazione da parte di persone estranee all'esercizio ferroviario o degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso.

7.3. OBBLIGHI DEL PERSONALE

7.3.1. Adozione dei provvedimenti previsti dalla normativa vigente

L'effettuazione della chiamata di attivazione dell'emergenza prevista dall'articolo 7.2., non esonera il personale dal mettere in atto tutte le misure di sicurezza previste dalla normativa vigente.

In particolare, il DM o il DCO interessato, in base alla situazione in atto, deve:

- adottare i provvedimenti relativi all'arresto della circolazione dei treni interessati (interruzione di circolazione, vincolo per la ripresa della corsa del treno, ricevimento della richiesta di soccorso);
- qualora ci sia il pericolo di folgorazione, o il sospetto che qualcuno possa avvicinarsi, sia pure accidentalmente, alle condutture di TE in tensione a una distanza inferiore a quella di sicurezza o la necessità di intervento da parte dei Vigili del Fuoco (incendio o altro), adottare i provvedimenti relativi alla disalimentazione e alla messa a terra delle condutture di TE interessate;
- estendere l'avviso dell'emergenza in atto al personale delle località di servizio, delle fermate e dei treni interessati;
- provvedere per il proseguimento (eventualmente con le opportune riduzioni di velocità) o per la retrocessione degli altri eventuali treni che non siano direttamente coinvolti nell'emergenza;
- autorizzare l'eventuale evacuazione di un treno, di una stazione o di una fermata (articolo 7.9.).

Di ogni provvedimento intrapreso deve essere avisato il DCC per il coordinamento degli interventi che si rendessero necessari.

7.3.2. Obblighi legislativi relativi alle emergenze in galleria

In presenza di una situazione di emergenza in galleria, i treni, compatibilmente con il sistema di distanziamento per essi previsto, devono essere arrestati all'esterno della galleria oppure, nel caso di gallerie di rilevante lunghezza, in punti opportunamente individuati, per favorire l'eventuale esodo.

In caso di emergenza, i treni eventualmente presenti in linea devono essere arrestati prima del loro ingresso nella galleria e i treni presenti nella galleria, per quanto possibile, fatti uscire eventualmente riducendo opportunamente la velocità.

Se necessario, il treno può essere arrestato presso un punto di evacuazione e soccorso (1).

I treni eventualmente a seguito di quello coinvolto nell'emergenza devono essere fermati il prima possibile.

7.4. ADOZIONE DEI PROVVEDIMENTI ATTI A MINIMIZZARE GLI EFFETTI NEGATIVI

7.4.1. Generalità

Oltre a quanto previsto dagli articoli 7.2. e 7.3. e in base all'emergenza in atto, il personale deve adottare, di propria iniziativa, i provvedimenti atti a minimizzare gli eventuali effetti negativi derivanti dall'emergenza stessa, senza tuttavia mettere a repentaglio la propria e altrui incolumità.

In particolare, il suddetto personale, per quanto possibile, deve:

- allontanare le persone presenti dalla zona dove si è verificato l'evento;
- prestare il primo soccorso alle persone infortunate;
- informare e tranquillizzare le persone presenti sui treni e/o nelle stazioni e nelle fermate;
- gestire eventuali reazioni di panico;
- adoperarsi per evitare un'apertura non autorizzata delle porte dei treni da parte dei viaggiatori;
- utilizzare i presidi disponibili per contenere eventuali principi di incendio;
- verificare costantemente che non avvenga un'evacuazione spontanea e incontrollata, in particolare in una zona rossa.

Gli avvisi al pubblico devono essere diffusi limitatamente alle strette necessità di comunicare le informazioni (chiare, concise e tempestive) relative all'emergenza in atto, cercando di non creare allarmismi o di diffondere il panico.

7.4.2. Provvedimenti prioritari da adottare a cura dell'agente di condotta

L'agente di condotta di un treno che abbia rilevato o sia venuto a conoscenza di un'emergenza sul proprio treno,

(1) In base a quanto previsto dalla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie», un punto di evacuazione e soccorso è un'area definita, all'interno o all'esterno di determinate gallerie, in cui le squadre di emergenza possono utilizzare le attrezzature antincendio e i passeggeri e il personale possono abbandonare il treno.

oppure di un'emergenza in ambito ferroviario ma che potrebbe comunque interessare il proprio treno, nel rispetto della normativa vigente e in base alla situazione in atto, deve prioritariamente:

- raggiungere la zona verde o sostare nella suddetta zona;
- in caso di emergenza all'esterno di una galleria, arrestare il treno prima dell'ingresso nella galleria, possibilmente nel punto di evacuazione e soccorso, se presente;
- in caso di emergenza all'interno di una galleria, cercare di condurre il treno all'esterno della galleria o al punto di evacuazione e soccorso più vicino, se presente (eventualmente riducendo opportunamente la velocità).

7.4.3. Principio di incendio

Il personale che rilevi, direttamente oppure tramite la segnalazione di terzi, la presenza di un principio di incendio in ambito ferroviario o il solo sospetto dell'esistenza di un incendio (presenza di fumo, odore di bruciato, ecc...), deve valutare la situazione in atto e se trattasi di:

- un falso allarme, ovvero non vi sia la presenza di un principio di incendio, non deve adottare ulteriori provvedimenti;
- un principio di incendio domabile con i soli estintori presenti sul luogo, deve tentare di spegnerlo con tali dispositivi fino a estinguerlo;
- un incendio non domabile con i suddetti estintori, deve provvedere a far allontanare dalla zona di pericolo le eventuali persone presenti e verificare che non ci siano persone infortunate.

Nei suddetti casi deve essere avvisato il DM o il DCO interessato il quale deve estendere tale avviso al DCC.

Per le stazioni, le fermate e le gallerie provviste di un impianto antincendio devono essere rispettate anche le specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del GI.

Per i veicoli muniti di un impianto antincendio devono essere rispettate le disposizioni previste dalla manualistica di bordo.

7.4.4. Presenza o diffusione di gas nocivi

Pur non potendo fornire elementi certi per l'individuazione della presenza di gas nocivi negli ambienti, un primo indice è riscontrabile dall'osservazione:

- di fuoriuscita di fumo o liquido da oggetti o materiali che possano essere ritenuti sospetti;
- del verificarsi di almeno uno dei seguenti sintomi, siano essi accompagnati o meno da odore persistente o pungente:
 - bruciore agli occhi;
 - sensazione di difficoltà alla respirazione;
 - eccesso di sudorazione o salivazione;
 - improvvisi malori tra le persone accanto fino al caso di perdita di coscienza.

Ai fini di una maggiore sicurezza per il personale, si evidenzia che tutti gli interventi attuati in presenza di gas e/o sostanze nocive devono essere eseguiti senza avvicinarsi, annusare, toccare, rimuovere o calpestare gli oggetti o materiali sospetti, demandando i relativi accertamenti e interventi agli Enti deputati istituzionalmente al soccorso.

7.4.5. Scambio delle informazioni tra il personale

Al verificarsi di un'emergenza è necessario che il personale si scambi continuamente le informazioni in proprio possesso per:

- informare e mantenersi costantemente informati sull'evolversi della situazione;
- coordinarsi nell'adozione dei provvedimenti di propria competenza;
- diramare gli avvisi al personale chiamato a intervenire;
- avvisare i propri diretti superiori affinché le informazioni sullo stato dell'emergenza giungano ai massimi livelli gerarchici;
- informare e tranquillizzare le persone presenti sui treni e/o nelle stazioni e nelle fermate.

Tutte le informazioni inerenti l'emergenza devono essere indirizzate o richieste al DCC per la gestione operativa delle emergenze.

7.5. PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE DA PARTE DEL RESPONSABILE OPERATIVO DELL'EMERGENZA

7.5.1. Accertamenti, delimitazione della zona interessata dall'emergenza e richieste di intervento

Per l'attivazione dell'emergenza, il ROE deve subito:

- reperire prontamente tutte le informazioni relative all'emergenza in corso e ai provvedimenti adottati relativi alla circolazione dei treni e all'eventuale disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate;
- stabilire l'estensione della zona interessata dall'emergenza (di norma, delimitandola nell'ambito di una località di servizio oppure tra due o più località limitrofe), in base alla situazione in atto, ai treni in circolazione, alle caratteristiche degli impianti di TE, alle possibili vie di accesso per gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso e alle possibili vie di esodo;
- richiedere l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, fornendo loro tutte le informazioni di base sull'emergenza in corso (articolo 7.2.) e concordando in particolare le modalità con le quali i soccorritori devono raggiungere la zona interessata dall'emergenza (determinazione delle vie di accesso e degli eventuali mezzi di soccorso, ivi compresi i veicoli ferroviari, a disposizione);
- richiedere l'intervento del personale reperibile dei settori manutentivi del GI;
- estendere il suddetto avviso ai Dirigenti del GI che sovrintendono i settori circolazione e manutenzione, al Responsabile di galleria e al Responsabile della sicurezza (se ricorre il caso);
- estendere l'avviso dell'emergenza in atto ai referenti delle IF interessate.

Di ogni provvedimento intrapreso deve essere avvisato anche il DCC per la gestione operativa delle emergenze.

7.5.2. Circostrizione della zona interessata dall'emergenza

Stabilita l'estensione della zona interessata dall'emergenza, il ROE, in base alla situazione in atto e alle modalità di intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, deve disporre in merito:

- alla liberazione della suddetta zona dagli altri eventuali treni che non sono coinvolti direttamente nell'incidente, avvisando il DM o il DCO interessato che deve provvedere, secondo la normativa vigente, per il loro proseguimento (eventualmente con le opportune riduzioni di velocità) o retrocessione;
- all'adozione di ogni altro provvedimento volto ad agevolare l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso e del personale reperibile dei settori manutentivi del GI;
- alle azioni volte a prevenire o limitare gli effetti negativi alle persone, alle cose e all'ambiente, circoscrivendo ulteriori emergenze derivanti dall'emergenza originaria;
- all'adozione di ogni altro provvedimento resosi necessario dalla situazione in atto.

Il ROE, in base alla situazione in atto, deve richiedere e ricevere la conferma:

- dell'arresto della circolazione dei treni, da parte del DM o del DCO interessato;
- dell'eventuale disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate, da parte del COA.

7.5.3. Coordinamento degli interventi

In ogni fase dell'emergenza il ROE, previi accordi con gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, deve provvedere al coordinamento degli interventi da parte:

- del personale ferroviario e del personale che esegue comunque la propria attività lavorativa in ambito ferroviario interessato all'emergenza;
- del personale reperibile dei settori manutentivi del GI;
- del personale dell'IF adibito al carro soccorso e alle altre attrezzature necessarie per liberare la sede ferroviaria dai veicoli incidentati;
- di altro personale dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria al fine di riportare la situazione alle condizioni di normale esercizio.

Il ROE, al fine di coordinare al meglio gli interventi, è opportuno che si rechi direttamente sul luogo dell'emergenza; in tal caso, deve indossare l'apposito indumento ad alta visibilità di colore giallo, riportante la dicitura «RESPONSABILE OPERATIVO EMERGENZA (ROE)».

7.6. DISALIMENTAZIONE E MESSA A TERRA DELLE CONDUTTURE DI TRAZIONE ELETTRICA

I conduttori della linea aerea di contatto, degli alimentatori e delle altre linee elettriche, sia dentro sia fuori la sede ferroviaria, devono essere considerati permanentemente sotto tensione.

La disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE interessate, nonché la posa dei dispositivi di cortocircuito, devono avvenire secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

Per la disalimentazione delle condutture di TE occorre valutare, con la massima accuratezza, l'emergenza in atto, in relazione ai relativi rischi (pericolo di folgorazione) e alla necessità di garantire i servizi a bordo dei treni (ventilazione, climatizzazione e stazionamento, tramite il freno continuo automatico, dei veicoli).

7.7. STAZIONAMENTO DEI VEICOLI

Quando l'agente di condotta abbia ricevuto la conferma, da parte del DM o del DCO interessato, che non vi sia la necessità di spostare il convoglio deve provvedere allo stazionamento dello stesso secondo le modalità stabilite dalla normativa vigente.

Lo stazionamento deve essere attuato di iniziativa nel caso in cui non possa essere garantita l'immobilizzazione del convoglio con il solo utilizzo del freno continuo automatico (come ad esempio, in caso di mancanza di tensione alle condutture di TE per un determinato periodo in relazione alla pendenza del binario).

7.8. ALTRI PROVVEDIMENTI INERENTI L'EMERGENZA

Durante l'emergenza e in base alla situazione in atto, tutto il personale deve garantire:

- l'assistenza alle persone presenti sui treni, nelle stazioni e nelle fermate;
- l'aiuto alle persone eventualmente in difficoltà;
- lo sgombero delle banchine, dell'atrio e del piazzale delle stazioni e delle fermate per favorire l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso;
- il bloccaggio in apertura dei tornelli e dei varchi (1) delle stazioni e delle fermate per favorire l'eventuale esodo;
- la corretta gestione degli impianti antincendio;
- gli interventi di emergenza sulle scale mobili e sugli ascensori;
- il supporto agli Enti deputati istituzionalmente al soccorso;
- il supporto al personale reperibile dei settori manutentivi del GI;
- la collaborazione in caso di un'eventuale evacuazione di un treno, di una stazione o di una fermata;
- la collaborazione in caso di un eventuale trasbordo dei viaggiatori di un treno fermo in zona rossa su di un altro treno.

7.9. EVACUAZIONE DI UN TRENO, DI UNA STAZIONE O DI UNA FERMATA

L'evacuazione di un treno fermo in zona rossa deve essere in ogni caso autorizzata dal ROE, tramite il DM o il DCO interessato, solo dopo l'avvenuto arresto della circolazione dei treni.

Tale provvedimento, di norma, deve essere subito adottato in caso di grave e imminente pericolo.

Per l'evacuazione di un treno deve essere inoltre valutata l'opportunità di posticipare o di attivare l'evacuazione medesima, tenendo conto del lasso di tempo che il treno ha maturato o che deve ancora maturare in sosta, della tempestività di altre forme di soccorso (invio del soccorso, trasbordo su di un altro treno, ecc...) e degli eventuali rischi oggettivi presenti.

In tali circostanze, il DM o il DCO, unitamente all'autorizzazione di cui sopra, deve:

- comunicare al personale le disposizioni relative alle modalità di evacuazione, specificando le vie di esodo stabilite e i percorsi più idonei e agevoli per raggiungerle (in particolare, nelle gallerie l'individuazione delle uscite di emergenza può essere determinata dalla segnaletica di sicurezza presente);
- impartire o far impartire (direttamente o tramite gli impianti di diffusione sonora) al personale l'avviso di evacuazione alle persone presenti sul treno, nella stazione o nella fermata, specificandone il motivo e le modalità dell'evacuazione stessa.

In caso di evacuazione di un treno fermo in zona rossa, il DM o il DCO deve stabilire, con la collaborazione del personale del treno e in base alla situazione in atto e al numero stimato di viaggiatori presenti, se risulta più opportuno:

- l'apertura manuale delle singole porte a partire dal veicolo che è ubicato in prossimità della più vicina via di esodo;
- l'apertura automatica di tutte le porte del convoglio.

Nel caso eccezionale in cui l'emergenza a bordo di un treno possa provocare un'ulteriore emergenza in una stazione o in una fermata, il DM o il DCO deve disporre, se possibile, per l'evacuazione della stazione o della

(1) A tal fine, se ricorre il caso, il DM o il DCO interessato deve darne avviso verbale all'agente addetto alla gestione dei tornelli e dei varchi (gestione diretta sul posto o tramite postazione remotizzata); qualora gli stessi, durante il periodo previsto per la circolazione dei treni, non siano gestiti da tale agente, devono essere bloccati in apertura dall'ultimo agente in turno e rimanere in tale stato fino alla ripresa del servizio da parte di un successivo agente. Le IF devono comunicare al Responsabile Unità Circolazione i periodi in cui i tornelli e i varchi di determinate stazioni e fermate siano gestiti da proprio personale e le relative utenze telefoniche.

fermata prima dell'arrivo del treno.

Per l'evacuazione di un treno fermo in zona verde non occorre la preventiva autorizzazione del ROE.

A seguito dell'evacuazione di un treno, è compito del personale del treno stesso eseguire la visita interna al fine di accertare che tutti i viaggiatori siano discesi dai veicoli.

7.10. RECUPERO DEI VIAGGIATORI CON DISABILITÀ E A MOBILITÀ RIDOTTA

Il recupero dei viaggiatori con disabilità e a mobilità ridotta dai treni fermi in zona rossa deve essere disposto solo nei casi di imminente pericolo oppure quando è stata disposta l'evacuazione del treno.

La decisione del recupero, le modalità di attuazione e la scelta dei mezzi più opportuni da utilizzare per il recupero stesso spettano tuttavia agli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, che agiscono in funzione dell'emergenza e della tempestività del soccorso da apportare, in relazione alla posizione del treno da evacuare.

Per facilitare il recupero dei viaggiatori con disabilità e a mobilità ridotta (o eventuali infortunati) dai treni fermi in zona rossa, sono disponibili le barelle di soccorso, le sedie portantine e/o i carrelli di soccorso sulle banchine di determinate stazioni e fermate (la loro presenza e ubicazione è riportata nella documentazione complementare). Le modalità di recupero dei viaggiatori con disabilità e a mobilità ridotta devono tenere conto che le banchine di servizio in zona rossa, dove presenti, nonché la sede dei binari possono essere percorse solo a piedi.

7.11. TRASBORDO DEI VIAGGIATORI DI UN TRENO FERMO IN ZONA ROSSA SU DI UN ALTRO TRENO

Il trasbordo dei viaggiatori di un treno fermo in zona rossa su di un altro treno deve essere in ogni caso richiesto al ROE a cura del referente dell'IF interessata.

Il ROE deve autorizzare l'adozione di tale provvedimento solo dopo l'avvenuto arresto della circolazione dei treni non interessati direttamente al trasbordo.

In tal caso, per l'esecuzione del trasbordo devono essere adottate le modalità e le procedure stabilite dall'IF interessata; spetta comunque al referente dell'IF impartire le opportune istruzioni al personale dei treni.

7.12. INTERVENTI PER LA RIMOZIONE DEI CADAVERI E DEI VEICOLI IN CASO DI INCIDENTE

In ottemperanza alla legislazione vigente, nel caso in cui, a seguito di un incidente o per qualsiasi altra causa, si rinvenissero sulla sede ferroviaria, e in posizione tale da interessare la libera circolazione dei treni, dei cadaveri oppure del materiale non ferroviario (veicoli stradali, ecc...), questi possono essere rimossi solo dopo l'intervento dell'Autorità Giudiziaria oppure degli agenti di Pubblica Sicurezza (Carabinieri, Polizia di Stato e Polizia Ferroviaria).

Viceversa, al personale giurato ai sensi della legislazione vigente, in caso di urgenza, è data la facoltà, anche prima dell'intervento dei suddetti soggetti e previo accertamento e descrizione, di disporre per la rimozione dei veicoli ferroviari la cui permanenza sul luogo di un qualsiasi incidente ostacoli la pronta riattivazione della circolazione dei treni.

Tuttavia, prima di provvedere per la rimozione dei cadaveri e dei veicoli in caso di incidente, è opportuno in ogni caso richiedere la preventiva conferma da parte dei suddetti soggetti, che potrebbero avere la necessità di effettuare i necessari accertamenti per una corretta ricostruzione dell'evento.

7.13. INTERVENTO DEGLI ENTI DEPUTATI ISTITUZIONALMENTE AL SOCCORSO

In ottemperanza a quanto previsto dalla legislazione vigente, alle persone estranee al servizio ferroviario è proibito, salvo autorizzazione, introdursi nelle aree, negli impianti e nei locali non aperti al pubblico.

Per quanto sopra, l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso può avvenire:

- in zona verde, senza particolari formalità;
- in zona rossa, previo nulla osta da parte del ROE.

In quest'ultimo caso, i suddetti Enti devono essere coadiuvati, per quanto possibile, da personale ferroviario.

In base all'emergenza in atto, il ROE, direttamente o tramite il personale ferroviario, deve comunicare a tali Enti, quando necessario, l'arresto della circolazione dei treni e l'eventuale avvenuta disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate.

In caso di intervento dei Vigili del Fuoco trova applicazione quanto previsto dall'articolo 6.3.

7.14. INTERVENTO DEL PERSONALE REPERIBILE DEI SETTORI MANUTENTIVI DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA

Il personale reperibile dei settori manutentivi del GI è alle dirette dipendenze del ROE, il quale stabilisce di volta in volta le priorità dei compiti e le responsabilità.

Al personale reperibile dei settori manutentivi del GI possono essere affidati i seguenti compiti:

- accertare i termini precisi dell'incidente e avvisare il ROE;
- supportare il personale delle stazioni, delle fermate e dei treni nell'assistenza alle persone;
- supportare gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso;
- impedire l'accesso, nella zona interessata dall'emergenza, alle persone estranee alle attività di soccorso;
- in caso di intervento dei Vigili del Fuoco, su ordine del ROE e previa comunicazioni con il COA, accertare la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE, applicare i dispositivi di cortocircuito e rilasciare l'autorizzazione ai Vigili del Fuoco per il loro ingresso in ambito ferroviario;
- in caso di evacuazione, su ordine del ROE, indirizzare il flusso di persone verso le vie di esodo e le zone sicure, assicurandosi in particolare che le persone in difficoltà vengano adeguatamente supportate, anche con l'ausilio di altre persone presenti in grado di assisterle;
- adoperarsi, nei limiti delle proprie competenze, per ripristinare le condizioni normali di esercizio.

L'intervento in ambito ferroviario è sempre subordinato al rispetto della normativa vigente.

Durante l'intervento, il personale reperibile dei settori manutentivi del GI deve indossare l'apposito indumento ad alta visibilità.

7.15. TERMINE DELL'EMERGENZA

Il termine dell'emergenza e la ripresa della circolazione dei treni devono essere stabiliti dal ROE, in base allo stato delle operazioni rese necessarie per fronteggiare l'emergenza stessa; in particolare, il ROE deve:

- verificare il termine delle relative operazioni;
- ricevere il benestare da parte degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, in caso di un loro intervento;
- provvedere a quanto disposto dall'articolo 7.16., se ricorre il caso;
- comunicare il termine dell'emergenza ai soggetti precedentemente coinvolti;
- disporre, con comunicazione registrata (1), per il ripristino della circolazione dei treni.

La ripresa della circolazione dei treni è comunque subordinata all'applicazione della normativa vigente.

7.16. RIPRISTINO DELLE CONDIZIONI NORMALI DI ESERCIZIO

Qualora l'emergenza abbia provocato delle conseguenze sull'integrità funzionale e strutturale dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli, oppure in casi particolari, il ROE può disporre, con la comunicazione registrata prevista dall'articolo 7.15., per il ripristino della circolazione dei treni nella tratta interessata solo se è in possesso del nulla osta tecnico da parte:

- dei Vigili del Fuoco, se precedentemente intervenuti;
- del Responsabile di galleria (se ricorre il caso);
- del Responsabile della sicurezza (se ricorre il caso);
- dei responsabili dei settori manutentivi dell'infrastruttura ferroviaria che, in relazione ai singoli impianti e infrastrutture, sovrintendono:
 - alle opere civili;
 - alle opere di armamento;
 - agli impianti di TE, comprese le cabine elettriche di media e di bassa tensione e le SSE;
 - agli impianti di segnalamento;
 - agli impianti di telecomunicazione e ai presidi antincendio;
- del referente dell'IF che sovrintende alle operazioni per il recupero dei veicoli incidentati.

Nelle stazioni, nelle fermate e nelle gallerie provviste di un impianto antincendio la rialimentazione degli impianti di TE è comunque subordinata a quanto previsto dalle specifiche disposizioni emanate dalla competente Direzione del GI.

7.17. MISURE PRUDENZIALI DOPO L'EMERGENZA

Il ROE può disporre, come misura prudenziale, che al primo treno circolante dopo l'avvenuta emergenza venga

(1) Autorizzo il ripristino della circolazione dei treni fra e..... (oppure: nella stazione di) dalle ore

notificata, da parte del DM o del DCO interessato, la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a 30 km/h e di emissione di ripetuti fischi nel percorrere il tratto interessato per la possibile presenza, lungo la linea, di persone estranee all'esercizio ferroviario intervenuti per situazioni di emergenza.

8. PROLUNGATO ARRESTO DI UN TRENO IN ZONA ROSSA

Nei casi non previsti dall'articolo 7.1., quando un treno sia costretto a fermarsi in una zona rossa senza la possibilità, in tempi brevi, di riprendere la corsa o di poter provvedere per la retrocessione (per la mancanza di tensione alle condutture di TE, guasto al mezzo di trazione, ostacoli in linea, ecc...), il personale del treno per quanto di competenza, deve:

- avvisare il DM o il DCO interessato il quale deve estendere tale avviso al DCC (articolo 7.2.).
In caso di necessità, per la richiesta di intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso trovano applicazione le norme previste dagli articoli 6.2. e 7.5.1.;
- informare e tranquillizzare i viaggiatori, gestire eventuali reazioni di panico, adoperarsi per evitare un'apertura non autorizzata delle porte da parte dei viaggiatori e verificare costantemente che non avvenga un'evacuazione spontanea e incontrollata (articolo 7.4.1.);
- informare e mantenersi costantemente informato sull'evolversi della situazione e avvisare i propri diretti superiori (articolo 7.4.5.);
- in base alla situazione in atto, provvedere per la richiesta di soccorso secondo le modalità stabilite dalla normativa vigente oppure richiedere l'autorizzazione al DM o al DCO interessato, per l'eventuale evacuazione del treno o per il trasbordo dei viaggiatori su di un altro treno. Per l'adozione di quest'ultimi provvedimenti deve essere comunque rispettato quanto previsto dagli articoli 7.9., 7.10. e 7.11.

9. PRONTO SOCCORSO SANITARIO

Nei casi non previsti dall'articolo 7.1., quando si rende necessario richiedere l'intervento del pronto soccorso sanitario per malore, infortunio o decesso di una persona, il personale che ravveda tale necessità deve:

- avvisare il DM o il DCO interessato comunicando il luogo esatto dell'evento e ogni altra informazione utile. Quest'ultimo deve estendere tale avviso al DCC (articolo 7.2.).
In casi eccezionali (inefficienza delle comunicazioni telefoniche) o di particolari gravità (persone in pericolo di vita), il personale che ravveda tale necessità può richiedere direttamente l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, avvisando poi il DCC con le modalità previste dall'articolo 7.2.;
- adottare i provvedimenti atti a minimizzare gli effetti negativi quali, ad esempio, prestare il primo soccorso, informare e tranquillizzare le persone presenti a bordo, evitare un'apertura non autorizzata delle porte da parte dei viaggiatori ed evitare un'evacuazione spontanea e incontrollata, in particolare in zona rossa (articoli 7.4.1. e 7.4.2.);
- informare e mantenersi costantemente informato sull'evolversi della situazione e avvisare i propri diretti superiori (articolo 7.4.5.).

La richiesta di intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso deve essere fatta dal DCC (articoli 6.2. e 7.5.1.); nel caso di decesso di una persona, occorre richiedere anche l'intervento dell'Autorità Giudiziaria oppure degli agenti di Pubblica Sicurezza (articolo 7.12.).

Spetta comunque al DCC provvedere per il coordinamento degli interventi che si rendessero necessari in relazione alla situazione in atto.

Il DM o il DCO interessato può vincolare la ripresa della corsa del treno in applicazione della normativa vigente; la ripresa della corsa del treno è comunque subordinata al benessere da parte degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso relativo all'ultimazione del loro intervento.

10. TRENI TRASPORTANTI MERCI PERICOLOSE

10.1. GENERALITÀ

In caso di incidente che coinvolge un treno trasportante merci pericolose, l'agente di condotta deve provvedere per la chiamata di attivazione dell'emergenza prevista dall'articolo 7.2.; nella suddetta chiamata l'agente di

condotta deve fornire anche le seguenti informazioni:

- la tipologia della merce (etichette di pericolo e numeri ONU delle merci pericolose trasportate su ogni carro coinvolto);
- il danno subito dai relativi contenitori (fuga di gas, perdita di liquido, ecc...).

L'agente di condotta, per quanto possibile e coordinandosi con il restante personale del treno, deve attivarsi per contrastare un eventuale principio di incendio.

Il personale ferroviario che si trovi a operare nell'area interessata dall'emergenza deve:

- cessare ogni attività;
- mettersi al riparo senza ostacolare i soccorsi;
- evitare di fumare o usare fiamme libere;
- avvisare le altre persone che si trovano all'interno dell'area interessata dall'emergenza;
- se richiesto dal DCC, evacuare immediatamente l'area.

Il DM o il DCO interessato deve adottare prioritariamente tutti i provvedimenti previsti dall'articolo 7.3.

Il DCC deve:

- richiedere l'intervento degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso, precisando il tipo di merce e i relativi codici ONU;
- avvalendosi delle informazioni in suo possesso, fornire al personale operante nell'area coinvolta tutte le informazioni riguardanti le merci trasportate e lo stato dell'emergenza;
- mantenere i rapporti con i referenti delle IF interessate relativamente alle azioni da intraprendere sulle merci coinvolte e per i treni direttamente interessati dall'emergenza.

Con riferimento all'articolo 6.3., la gestione dell'emergenza e delle attività di coordinamento e di intervento (del personale interessato e degli Enti deputati istituzionalmente al soccorso) è di competenza del ROE sino all'intervento sul posto dei Vigili del Fuoco.

Il termine dell'emergenza e la ripresa della circolazione dei treni devono avvenire con le modalità previste dall'articolo 7.15.

Quanto sopra trova completa applicazione anche nel caso in cui il personale delle località di servizio e di linea rilevasse un'avaria e/o una perdita del carico da un treno trasportante merci pericolose.

10.2. SOSTE TECNICHE NON PROGRAMMATE

Durante le eventuali soste tecniche dovute all'arresto in linea per motivi di circolazione e/o di guasto al mezzo di trazione di un treno trasportante merci pericolose, il carico deve essere presenziato dal personale dell'IF interessata in modo da poter intervenire e gestire tempestivamente ogni eventuale criticità o situazione che potrebbe pregiudicare la sicurezza dell'esercizio.

In particolare, nei casi di sosta prolungata negli scali, programmata e non, il personale dell'IF deve attenersi ai relativi piani di emergenza garantendo altresì il costante presenziamento delle merci pericolose al fine di vigilare su eventuali danni alle persone e all'ambiente in caso di perdita o di sversamento della merce stessa. In tali circostanze, il suddetto personale non deve abbandonare il treno fino all'arrivo del personale addetto alla vigilanza dello scalo merci.

ALLEGATI

PRINCIPALI CARTELLI RELATIVI ALLA SEGNALETICA DI SICUREZZA

1. SEGNALETICA DI EMERGENZA GENERALE

La segnaletica di sicurezza deve essere conforme ai requisiti specifici previsti dalla legislazione vigente.

Per i pittogrammi e le caratteristiche cromatiche e fotometriche dei cartelli devono essere osservate le specifiche norme UNI EN ISO.

I cartelli vanno installati tenendo conto di eventuali ostacoli, a un'altezza e in una posizione appropriata rispetto all'angolo di visuale, all'ingresso nella zona interessata in caso di rischio generico oppure nelle immediate adiacenze di un rischio specifico o dell'oggetto che si intende segnalare, nonché in un posto ben illuminato e facilmente accessibile e visibile.

In caso di cattiva illuminazione naturale, è opportuno utilizzare colori fosforescenti, materiali riflettenti o illuminazione artificiale.

I cartelli relativi alla segnaletica di sicurezza sono suddivisi nelle categorie di seguito indicate; i cartelli possono essere integrati da scritte.

Attualmente nulla vieta l'installazione di cartelli contenenti simboli previsti da precedenti norme.

1.1. CARTELLI DI DIVIETO

I cartelli di divieto vietano un comportamento che potrebbe far correre o causare un pericolo e hanno le seguenti caratteristiche intrinseche:

- forma rotonda;
- pittogramma nero su fondo bianco, bordo e banda (verso il basso da sinistra a destra lungo il simbolo, con un'inclinazione di 45°) rossi (il rosso deve coprire almeno il 35% della superficie del cartello).

Di seguito sono riportati i principali cartelli di divieto.

Divieto generico	Vietato fumare	Vietato fumare o usare fiamme libere	Divieto di transito ai pedoni	Vietato toccare
Vietato spegnere con acqua	Vietato introdurre le mani	Vietato salire	Vietato l'uso dell'ascensore in caso di incendio	Vietato ostruire il passaggio
Vietato calpestare o sostare in questa zona	Vietato l'uso di questo ascensore alle persone	Vietato alterare lo stato dell'interruttore		

1.2. CARTELLI DI AVVERTIMENTO (O DI PERICOLO)

I cartelli di avvertimento avvertono di un rischio o pericolo e hanno le seguenti caratteristiche intrinseche:

- forma triangolare;
- pittogramma nero su fondo giallo, bordo nero (il giallo deve coprire almeno il 50% della superficie del cartello).

Di seguito sono riportati i principali cartelli di avvertimento.

				
Pericolo generico	Pericolo ostacolo in basso	Pericolo di caduta con dislivello	Pericolo / attenzione superficie scivolosa	Pericolo elettricità
				
Pericolo superficie calda	Pericolo di schiacciamento	Pericolo ostacolo in alto	Pericolo materiale infiammabile	Pericolo di sostanze comburenti

1.3. CARTELLI DI PRESCRIZIONE (O DI OBBLIGO)

I cartelli di prescrizione prescrivono un determinato comportamento e hanno le seguenti caratteristiche intrinseche:

- forma rotonda;
- pittogramma bianco su fondo azzurro (l'azzurro deve coprire almeno il 50% della superficie del cartello).

Di seguito sono riportati i principali cartelli di prescrizione.













				
Obbligo generico	È obbligatorio leggere le istruzioni	È obbligatorio indossare le protezioni dell'udito	È obbligatorio indossare le protezioni degli occhi	È obbligatorio assicurarsi del collegamento a terra
				
È obbligatorio staccare la corrente	È obbligatorio indossare le calzature di sicurezza	È obbligatorio indossare i guanti di sicurezza	È obbligatorio indossare indumenti protettivi	È obbligatorio usare il corrimano
				
È obbligatorio indossare il casco di protezione	È obbligatorio indossare indumenti ad alta visibilità	È obbligatorio utilizzare il percorso pedonale		

1.4. CARTELLI DI SALVATAGGIO O DI SOCCORSO (O DI EMERGENZA)

I cartelli di salvataggio o di soccorso forniscono indicazioni relative alle uscite di emergenza (o di sicurezza) o ai mezzi di soccorso o di salvataggio e hanno le seguenti caratteristiche intrinseche:

- forma quadrata o rettangolare;
- pittogramma bianco su fondo verde (il verde deve coprire almeno il 50% della superficie del cartello).

Di seguito sono riportati i principali cartelli di salvataggio o di soccorso.

				
Uscita di emergenza a sinistra	Uscita di emergenza a destra	Primo soccorso	Telefono di emergenza	Punto di ritrovo o evacuazione
				
Rompere in caso di emergenza	Dottore	Barella di emergenza		
				
Freccia a sinistra	Freccia a destra	Freccia diagonale a sinistra	Freccia diagonale a destra	







Le frecce supplementari di cui sopra sono da utilizzarsi unicamente abbinate ai cartelli uscita di emergenza.

1.5. CARTELLI PER LE ATTREZZATURE ANTINCENDIO

I cartelli per le attrezzature antincendio forniscono indicazioni relative ai presidi antincendio e hanno le seguenti caratteristiche intrinseche:

- forma quadrata o rettangolare;
- pittogramma bianco su fondo rosso (il rosso deve coprire almeno il 50% della superficie del cartello).

Di seguito sono riportati i principali cartelli per le attrezzature antincendio.

				
Estintore	Lancia antincendio - naspo	Scala antincendio	Attrezzature antincendio	Allarme antincendio
				
Telefono emergenza antincendio				

2. SEGNALETICA DI EMERGENZA PRESENTE IN GALLERIA

In ottemperanza alla legislazione vigente, nelle gallerie al fine di favorire l'autosoccorso, per agevolare l'esodo e per consentire l'individuazione delle predisposizioni di emergenza, devono essere previsti appositi cartelli tali da fornire informazioni visive di immediata e chiara interpretazione.

In particolare, devono essere posizionati lungo la galleria, almeno ogni 50 metri, dei cartelli di tipo riflettente o luminescente che indichino la distanza e la direzione delle uscite più vicine.

I cartelli devono essere visibili attraverso un'opportuna illuminazione.

Inoltre, le uscite e gli accessi di emergenza devono essere visibili e segnalati.

Uscita di emergenza a sinistra	Uscita di emergenza a destra	Uscita di emergenza a sinistra e a destra	Uscita di emergenza

Analoghi cartelli devono essere posizionati, lungo la galleria e/o in prossimità degli imbocchi della galleria stessa, per indicare la distanza e la direzione dei punti di evacuazione e soccorso più vicini.

Inoltre devono essere previsti appositi cartelli per segnalare la presenza dei punti di evacuazione e soccorso e il termine delle relative banchine (tale termine è segnalato anche da una linea gialla sulle banchine stesse).

Punto di evacuazione e soccorso	Termine banchina

NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO

1. NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO IN CASO DI EMERGENZA**1.1. GENERALITÀ**

In caso di emergenza il contributo di tutti è indispensabile per consentire un intervento rapido ed efficace, senza ostacolare o ritardare, anche involontariamente, l'azione dei soccorritori.

La rapidità con la quale viene segnalato il pericolo è fondamentale per il successo dell'intervento e la messa in sicurezza delle persone e delle cose.

1.2. EMERGENZA SANITARIA - INFORTUNI GRAVI

Chiunque rilevi un'emergenza sanitaria o un infortunio deve avvisare il DM o il DCO interessato, fornendo il maggior numero di dettagli possibili sull'evento per gli interventi del caso.

Se lo ritiene opportuno, vista la gravità della situazione, può richiedere direttamente l'intervento del Soccorso Sanitario, oppure accompagnare l'infortunato al pronto soccorso per gli interventi sanitari del caso.

Deve quindi restare vicino all'infortunato sino all'arrivo dei soccorritori e, se del caso, mettersi a loro disposizione.

Il DM o il DCO che riceve l'avviso di cui sopra deve estenderlo al DCC.

1.3. EMERGENZA INCENDI

Chiunque rilevi o sospetti l'esistenza di un principio di incendio (presenza di fumo, odore di bruciato, presenza di fiamme, ecc...), deve avvisare immediatamente il DM o il DCO interessato, e attenersi ai comportamenti di seguito elencati:

- mantenere la calma evitando di diffondere il panico;
- allertare le persone presenti e il proprio diretto superiore;
- se le circostanze lo permettono, prodigarsi per allontanare eventuali sostanze combustibili e disalimentare gli impianti elettrici;
- provare a estinguere l'incendio utilizzando gli estintori più vicini, evitando di esporsi inutilmente a situazioni di pericolo;
- evacuare l'area facendo allontanare tutte le eventuali persone presenti attraverso le vie di esodo prestabilite;
- uscendo da locali chiusi, richiudere possibilmente porte e finestre;
- non usare l'ascensore;
- aiutare le persone eventualmente in difficoltà, in particolare le persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- non tenere occupate le linee telefoniche e lasciare liberi i passaggi;
- se la situazione è incontrollabile, dare immediatamente l'allarme e avvisare o far avvisare i Vigili del Fuoco.

Il DM o il DCO che riceve l'avviso di cui sopra deve estenderlo al DCC.

2. NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO PER LA PREVENZIONE DEGLI INCENDI

Al fine di evitare l'insorgere di eventuali incendi, oltre al rispetto delle cautele dettate dalla logica e dal buon senso, è necessario che tutto il personale rispetti anche le seguenti norme generali di prevenzione:

- è assolutamente vietato fumare nelle zone indicate dagli appositi cartelli, in vicinanza di materiali incendiabili e in modo particolare durante le operazioni di travaso di benzina, alcool o altri liquidi infiammabili, anche se all'aperto;
- è assolutamente vietato fumare e accendere fuochi nei locali destinati a magazzini e sui veicoli;
- è assolutamente vietato gettare fiammiferi o mozziconi di sigarette nei cestini della carta, nelle pattumiere, dalle finestre, nelle griglie, nei chiusini e nei luoghi dove comunque potrebbero entrare in contatto con sostanze e residui infiammabili o gas esplosivi;
- è vietato far uso di mezzi e apparecchiature non fornite dalla società per riscaldare, accendere fuochi, ecc...;
- è pericoloso usare abiti da lavoro imbevuti di grasso, olio, benzina, vernici, solventi, sostanze chimiche, ecc...,

- poiché tali sostanze possono facilmente prendere fuoco alla prima scintilla;
- è tassativamente proibito pulire gli indumenti con sostanze infiammabili;
 - è vietato conservare in magazzini, depositi e armadi i liquidi infiammabili e le altre sostanze pericolose in genere. I suddetti materiali devono essere sempre conservati negli appositi locali per infiammabili o in altri locali adatti allo scopo, individuati da apposite targhe indicatrici;
 - è vietato lasciare sotto tensione le apparecchiature elettriche senza la continua presenza degli interessati, salvo che siano progettate per essere permanentemente in servizio;
 - è vietato lasciare abbandonati stracci imbevuti di olio, grassi, rifiuti, imballi, ecc..., che devono essere rimossi e raccolti in speciali recipienti, posti in punti ben individuati per tale scopo;
 - è vietato modificare o manomettere arbitrariamente gli impianti elettrici, sia interni sia esterni, o fare collegamenti «volanti» non autorizzati;
 - è vietato fare funzionare attrezzi a scintillio in luoghi chiusi dove si avvertono saturazioni di vapori di sostanze infiammabili, per evitare di provocare un'esplosione;
 - è vietato effettuare la manipolazione di sostanze infiammabili in prossimità di fonti di calore o di fuochi accesi;
 - è vietato ingombrare i luoghi dove si trovano i presidi antincendio, gli interruttori generali e le valvole di intercettazione dei circuiti di adduzione dei combustibili. Il loro ritardato uso, anche di un solo attimo, potrebbe avere conseguenze altamente dannose;
 - manipolare con prudenza la benzina, il petrolio, gli oli, le vernici e le sostanze infiammabili in genere ed evitare che si spandano in terra poiché tali sostanze sono infiammabili. Durante la loro manipolazione è assolutamente vietato fumare e accendere fuochi;
 - eseguire la manipolazione di materie infiammabili preferibilmente all'esterno o lasciando aperta la porta del locale dove si opera;
 - appendere il vestiario lontano da radiatori, focolai o fuochi accesi, non trascurando di togliervi fiammiferi e accendini.

3. NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO PER L'USO DELL'ESTINTORE

3.1. GENERALITÀ

Prima di utilizzare un estintore occorre verificare che sia adatto all'incendio da affrontare con particolare attenzione affinché l'estintore non possa essere fonte di pericolo per sé e per le altre persone presenti (in ambienti di dimensioni ridotte, utilizzato su apparecchiature elettriche sotto tensione, ecc...).



Nell'operare è necessario porsi alla giusta distanza al fine di investire il fuoco con il getto di estinguente in modo corretto.


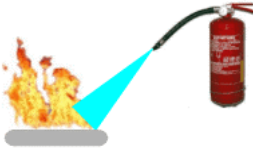

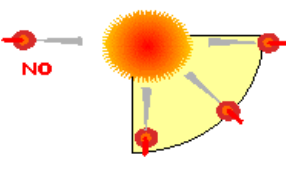
Occorre affrontare l'incendio gradualmente dalla periferia, da distanza ravvicinata, dirigendo il getto alla base delle fiamme; in caso di liquidi infiammabili, quest'ultimi non devono essere proiettati attorno.

Per ridurre l'eventuale spreco di agente estinguente, conviene intervenire con getto intermittente soprattutto all'aperto; a parità di estensione dell'incendio, all'aperto è necessario intervenire con un estintore di maggiore capacità.

Se si utilizzano contemporaneamente più estintori, conviene che gli operatori si trovino sempre da uno stesso lato, sopra vento, e comunque in posizione tale da non interferire negativamente tra loro.

Nelle operazioni di salvataggio delle persone, occorre per prima cosa abbattere le fiamme e creare idonee vie di fuga.

Operazioni relative all'uso dell'estintore	
	L'ubicazione degli estintori deve essere sempre resa visibile dall'apposita segnaletica di sicurezza. Individuato l'estintore, prelevare dalla sua sede e dirigersi verso l'incendio.
	Rimuovere l'eventuale dispositivo di sicurezza in maniera tale da rompere il sigillo di plastica di garanzia.

Operazioni relative all'uso dell'estintore	
	Estrarre dalla propria sede il dispositivo di sicurezza tirando con decisione e verso l'esterno il gancio.
	Impugnare saldamente l'estintore dalla parte bassa della maniglia di erogazione senza premere su quella superiore. Dirigersi verso l'incendio con calma, analizzando nel contempo l'entità dell'incendio, la direzione del vento e la tipologia del materiale che brucia.
	Azionare l'estintore alla giusta distanza (variabile con l'intensità del calore emanata dalla fiamma stessa) per colpire il focolaio con la massima efficacia del getto. Agire in progressione iniziando a dirigere il getto sulle fiamme più vicine, poi proseguire verso quelle più lontane.
	Dirigere il getto dell'agente estinguente alla base della fiamma. Se si tratta di un incendio di un materiale liquido, operare in modo che il getto non causi la proiezione, del liquido che brucia, fuori dal recipiente; ciò potrebbe causare la propagazione dell'incendio.
	Durante l'erogazione muovere leggermente a ventaglio l'estintore avvicinandosi al fuoco lentamente e tenendo sempre l'estintore in azione.
	Operare sempre sopra vento rispetto al focolaio, per evitare di essere investiti dai fumi della combustione.
	In caso di contemporaneo impiego di due o più estintori, gli operatori non devono mai operare da posizioni contrapposte, ma muoversi preferibilmente verso un'unica direzione o operare da posizioni che formino un angolo complessivo (rispetto al fuoco) non superiore a 90°. In tal modo non verranno proiettate parti calde, fiamme o frammenti del materiale che brucia contro gli altri operatori.
	Durante lo spegnimento, evitare di procedere su terreno cosparso di sostanze facilmente combustibili. Operare a giusta distanza di sicurezza, esaminando quali potrebbero essere gli sviluppi dell'incendio ed il percorso di propagazione più probabile delle fiamme.

Prima di abbandonare il luogo dell'incendio, verificare che il focolaio sia effettivamente spento e sia esclusa la possibilità di una riaccensione.

Abbandonare il luogo dell'incendio, in particolare se al chiuso, non appena possibile.

Dopo l'utilizzo dell'estintore nei locali chiusi provvedere ad aerare.






Non riposizionare l'estintore al proprio posto se è stato utilizzato.

3.2. CLASSI DI FUOCHI


I fuochi sono classificati in base alla sostanza combustibile da cui si originano.

Le classi di incendio per cui un estintore è adatto sono riportate sull'etichetta dello stesso in forma di

pittogramma.

Classi	Natura dei fuochi	Materiali combustibili
A 	Fuochi di materie solide, generalmente di natura organica che bruciano normalmente con produzione di brace.	Carta, legna, stoffa, carboni, paglia, celluloidi, materie plastiche, gomma e derivati, ceri, bitumi, grassi, fuliggine, torba, tutto quanto forma brace, solidi combustibili, ecc...
B 	Fuochi liquidi o solidi liquefacibili oppure materiali che necessitano un'azione di soffocamento.	Alcool, benzina, nafta, petrolio, oli pesanti, vernici e solventi, glicerina, automezzi, etere solforico, resine, fenoli, zolfo, ecc...
C 	Fuochi di gas infiammabili.	Metano, propano, butano, cloro, idrogeno, gas illuminante, acetilene, cloruro di metile, ecc...
D 	Fuochi di metalli oppure di sostanze chimiche combustibili in presenza di aria, reattive in presenza di acqua o schiuma con formazione di idrogeno e pericolo di esplosione.	Magnesio, potassio, fosforo, sodio, alluminio e relativi composti organici.
E (*) 	Fuochi da apparecchiature elettriche sotto tensione.	Trasformatori, alternatori, quadri, interruttori, motori elettrici, impianti telefonici.
(*) La classe di fuoco (E) e il relativo pittogramma non sono previsti nella normativa italiana.		

Sugli estintori è invece obbligatoria, salvo il caso di seguito riportato, la scritta: «utilizzabile su apparecchi sotto tensione».

	Sugli estintori a base di acqua dove c'è il divieto di utilizzo su apparecchiature elettriche sotto tensione è riportato, al posto della scritta sopra citata, il pittogramma rappresentato nell'immagine accanto.
---	--

4. NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO IN CASO DI EVACUAZIONE

In caso di evacuazione attenersi scrupolosamente alle seguenti norme generali di comportamento:

- non attardarsi per alcun motivo nei locali per recuperare effetti personali o altri oggetti;
- evitare di portare al seguito ombrelli, borse o pacchi ingombranti e pesanti;
- usare un comportamento tale da non provocare turbamenti o scene di panico (come grida, corse, spinte, ecc...) nei corridoi e soprattutto lungo le scale;
- non diffondere il panico;
- dirigersi con la massima calma verso le vie di esodo prestabilite seguendo le direzioni indicate dagli appositi cartelli sistemati nei locali;
- non usare per alcun motivo gli ascensori o i montacarichi, anche se funzionanti;
- al fine di acquisire agilità, si consiglia alle donne che calzano scarpe con tacchi alti di toglierle prima di accedere alle scale;
- a meno che non venga esplicitamente richiesto, non spostare le auto in sosta nei piazzali, ma allontanarsi rapidamente a piedi;
- nel caso in cui si venga raggiunti dal fumo, all'interno dei locali, allontanarsi camminando chini avendo posto un fazzoletto (possibilmente bagnato) sulla bocca e sul naso a protezione delle vie respiratorie;

- disponendo di indumenti di cotone o di lana (cappotti, sciarpe, scialli, pullover) si consiglia di avvolgerli sulla testa, possibilmente bagnati, in modo da non esporre i capelli al fuoco. Evitare i tessuti di origine sintetica.

5. NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO IN CASO DI SOSPETTA PRESENZA DI UN ORDIGNO

Qualora si riceva una segnalazione o si riscontri la presenza di contenitori sospetti, attenersi scrupolosamente alle seguenti norme generali di comportamento:

- attivare le procedure di emergenza avvisando il DM o il DCO interessato;
- non effettuare ricerche per individuare l'ordigno né procedere al controllo di pacchi e bagagli;
- evacuare ordinatamente seguendo le vie di esodo prestabilite;
- dare indicazioni chiare e concise evitando comunicazioni e atteggiamenti che possano provocare il panico;
- supportare l'esodo di eventuali persone in difficoltà (persone con disabilità e a mobilità ridotta, anziani, ecc...);
- verificare che all'interno dei locali non siano rimaste delle persone;
- presidiare, a distanza di sicurezza, l'accesso dei locali impedendo l'ingresso a chiunque sia estraneo alle operazioni di emergenza;
- predisporre le misure utili per facilitare l'intervento delle Autorità di Pubblica Sicurezza (apertura degli accessi, accoglienza e accompagnamento all'interno della stazione, della fermata, ecc...);
- al termine delle operazioni il ROE, dopo avere ricevuto il benestare delle Autorità di Pubblica Sicurezza, deve comunicare il termine dell'emergenza.

Il DM o il DCO che riceve l'avviso di cui sopra deve estenderlo al DCC al fine di avvisare le Autorità di Pubblica Sicurezza.

6. NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO IN CASO DI TERREMOTO

In caso di terremoto attenersi scrupolosamente alle seguenti norme generali di comportamento:

- evitare di precipitarsi disordinatamente all'esterno dei locali e non correre verso le uscite. Non precipitarsi lungo le scale, non usare ascensori, non spingere né urlare;
- restare nel locale in cui ci si trova, cercando una posizione sicura (vicino ai muri portanti/perimetrali o sotto una scrivania, lontani da vetrate o scaffali con oggetti che possono cadere, ecc...) proteggendosi in particolare la testa;
- astenersi dall'intervenire sull'infortunato fino all'arrivo dei soccorritori.

Al termine della scossa tellurica, verificare che le persone intorno stiano bene e che non siano intrappolate da oggetti pesanti o detriti caduti, richiedendo se necessario l'intervento dei soccorritori.

In caso di pericolo immediato o di disposizioni per ordine superiore:

- sospendere le attività ponendo in sicurezza gli impianti e le attrezzature;
- attivare le procedure di emergenza avvisando il DM o il DCO interessato;
- evacuare ordinatamente accertandosi dell'idoneità delle vie di esodo prestabilite;
- concentrarsi in uno spazio esterno, all'aperto e lontano da edifici e da linee elettriche (punto di raccolta);
- dare indicazioni chiare e concise evitando comunicazioni e atteggiamenti che possano favorire il panico;
- supportare l'esodo di eventuali persone in difficoltà (persone con disabilità e a mobilità ridotta, anziani, ecc...);
- verificare che all'interno dei locali non siano rimaste bloccate delle persone. Se questo è avvenuto, informare i soccorritori;
- rimanere in attesa di istruzioni mettendosi a disposizione dei soccorritori;
- prima di riprendere le attività lavorative, attendere una specifica autorizzazione dai propri diretti superiori.

Il DM o il DCO che riceve l'avviso di cui sopra deve immediatamente estenderlo al DCC.

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE PARTICOLARITÀ DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Nel presente allegato vengono descritte le particolarità relative all'infrastruttura ferroviaria per le quali sono necessarie delle disposizioni particolari e/o delle integrazioni alle procedure operative per la gestione delle emergenze (articolo 7. del PEI).

Per quanto non diversamente specificato, trovano applicazione le norme previste dal PEI.

1. GALLERIA «CASTELLANZA» TRA RESCALDINA E CASTELLANZA**1.1. CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI****1.1.1. Ubicazione della galleria**

La galleria «Castellanza» è ubicata sulla tratta Rescaldina - Castellanza.

Dalla stazione di Rescaldina, dopo un breve tratto in superficie, la tratta inizia a interrarsi tramite una rampa in trincea scoperta lunga 472 metri.

Alla progressiva chilometrica 29+924 ha inizio la galleria artificiale, lunga 829 metri.

Alla progressiva chilometrica 30+753 ha inizio la galleria naturale a doppia canna, lunga 1.853 metri.

Alla progressiva chilometrica 32+606 ha inizio un'altra galleria artificiale, lunga 656 metri, che termina alla progressiva chilometrica 33+262 e si collega in trincea con la stazione di Castellanza.

La lunghezza complessiva della galleria (artificiali e naturale) è pari a 3.338 metri.

1.1.2. Caratteristiche della galleria

La galleria è costituita da due tratti in artificiale a doppio binario, in parte separati da un setto e da un tratto intermedio in naturale a doppia canna a singolo binario.

Il passaggio dalla galleria naturale a quella artificiale è segnalato anche dalla presenza di due pozzi realizzati a fini costruttivi e manutentivi e utilizzati come pozzi di ventilazione e uscite di emergenza.

La galleria naturale a doppia canna è costituita da due forni separati di sezione circolare con diametro pari a 7,25 metri, collegati tra loro mediante quattro passaggi di servizio.

Da un punto di vista altimetrico, la galleria presenta un profilo «a corda molle»; partendo da Rescaldina verso Castellanza, il tratto è in discesa con pendenza massima del 15‰; dopo l'attraversamento in sub-alveo del fiume Olona, in corrispondenza della progressiva chilometrica 31+693 (pendenza 3‰) il tratto è in salita con pendenza massima del 14‰.

La galleria ha un dislivello complessivo di 9 metri, mentre quello massimo è di 23 metri.

La galleria presenta un marciapiede pedonale con relativo corrimano su entrambi i binari, di larghezza pari ad almeno 1,20 metri. In particolare, i tratti di galleria a doppio binario presentano un marciapiede pedonale su entrambi i lati mentre il tratto di galleria a singolo binario presenta un marciapiede pedonale sul lato esterno e un camminamento in pietrischetto sul lato interno.

Nella galleria artificiale, lato Rescaldina, sono presenti le nicchie per il ricovero del personale ogni 25 metri, disposte affacciate tra loro mentre nella galleria naturale sono presenti solo le nicchie tecnologiche in corrispondenza dei pozzi di evacuazione.

Gli accessi/uscite alla/dalla galleria, oltre che ai due imbocchi, sono in corrispondenza di otto pozzi intermedi attrezzati come uscite di emergenza e accessi per i soccorritori.

Le chiavi delle serrature delle porte di accesso ai pozzi sono collocate all'interno di un contenitore in prossimità delle porte stesse. Il contenitore si apre con la chiave a spillo in dotazione al personale del GI.

Le caratteristiche delle uscite/accessi di cui è dotata la galleria sono sintetizzate nella tabella di seguito riportata.

Progr. km	Manufatto	Accesso esterno da	per binario
29+924	Imbocco lato Rescaldina	---	---
30+739	Pozzo 1	via Don Gnocchi	dispari/pari

Progr. km	Manufatto	Accesso esterno da	per binario
31+217	Pozzo 2	via dei Sassi	pari
31+303	Pozzo 3	via Piave	dispari
31+643	Pozzo 4 Olona	via Marnate, in corrispondenza con via Monte Bianco	pari
31+738	Pozzo 5 Olona	via Piave, in prossimità del ponte fiume Olona	dispari
32+078	Pozzo 6	via Sempione	pari
32+261	Pozzo 7	via Pomini 21	dispari
32+621	Pozzo 8	incrocio tra via Pomini e via Testori	dispari/pari
33+262	Imbocco lato Castellanza	---	---

1.1.3. Sistema di disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica

Le condutture di TE della galleria sono dotate di sezionatori che consentono la disalimentazione e la messa a terra delle condutture stesse.

Tali sezionatori sono normalmente manovrabili in telecomando dal COA.

La posa (e la successiva rimozione) del dispositivo di cortocircuito deve essere eseguita dal personale in possesso della specifica abilitazione secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Inoltre, in corrispondenza della zona sicura di ogni pozzo (uscite di emergenza) sono installati dei quadri sezionatori di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tali quadri, ognuno collocato all'interno di un contenitore, vengono utilizzati dai Vigili del Fuoco solo nei casi di emergenza e consentono la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE in tutta la galleria. I Vigili del Fuoco, con l'azionamento di un apposito interruttore, verificano, attraverso l'accensione delle specule di sicurezza, l'esito o meno della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE; tale interruttore, di tipo interbloccato, è dotato di una chiave di sicurezza che, una volta estratta, inibisce qualsiasi altra operazione sulla linea aerea di contatto.

1.1.4. Impianto di illuminazione di emergenza

All'interno della galleria sono presenti i seguenti circuiti elettrici:

- illuminazione di sicurezza;
- illuminazione sussidiaria;
- prese forza motrice.

Tali circuiti sono previsti per entrambi i lati della galleria (binario dispari e pari).

In galleria sono presenti due diverse tipologie di impianti di illuminazione.

a) Impianto di illuminazione di sicurezza.

L'impianto è normalmente acceso e predisposto per ottenere un livello di illuminamento medio pari a 5 lux sui marciapiedi pedonabili della galleria.

Per l'illuminazione delle nicchie della galleria sono utilizzati corpi illuminanti completi di interruttore di comando locale.

All'interno dei passaggi di servizio sono presenti corpi illuminanti normalmente sempre in funzione.

L'illuminazione delle vie di esodo all'interno della galleria è realizzata localmente tramite interruttori/deviatori posti in corrispondenza delle porte di accesso e delle botole di calaggio dal piano campagna.

Tutti i corpi illuminanti delle uscite di emergenza e almeno uno all'interno dei locali tecnologici sono dotati di gruppo batteria - inverter, con autonomia di circa 90 minuti.

b) Impianto di illuminazione sussidiaria.

L'impianto è normalmente spento e predisposto per ottenere un livello di illuminamento medio pari a 50 lux sui marciapiedi pedonabili della galleria (con il contributo dell'illuminazione di sicurezza).

I circuiti dell'illuminazione sussidiaria si alimentano automaticamente al mancare della tensione di alimentazione ai rispettivi circuiti dell'illuminazione di sicurezza.

1.1.5. Impianto antincendio

La galleria è dotata di un impianto antincendio.

Nella sede del DCO sono ubicati gli impianti remotizzati (videosorveglianza, diffusione sonora, rilevazioni fumi nelle vie di esodo, rilevatore termico in galleria e attivazione impianto idrico antincendio).

Inoltre, in corrispondenza di ogni pozzo è installato un attacco UNI 70 per l'alimentazione dell'acqua, in caso di necessità, all'interno della galleria tramite autobotti dei Vigili del Fuoco. Dall'attacco UNI 70 parte la tubazione fino alla quota della galleria dove è installata un'elettrovalvola normalmente chiusa, bypassabile con una valvola manuale. All'interno della galleria la tubazione si dirama a destra e a sinistra per 250 metri, alimentando ogni 50 metri un idrante a sfera UNI 45 sistemato all'interno di una propria cassetta contenente una manichetta con lancia.

La tubazione è quindi a secco e, in caso di incendio, solo dopo la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE, può essere aperta la valvola della zona interessata.

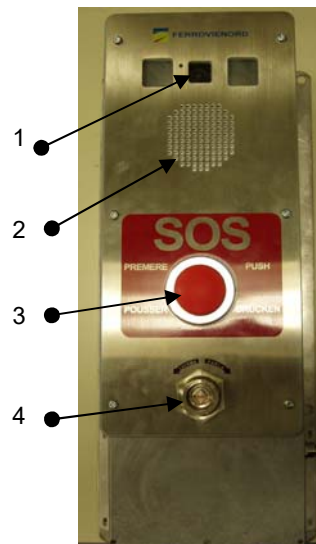
1.1.6. Mezzi di comunicazione per le emergenze

La galleria è attrezzata con mezzi di comunicazione per le emergenze costituiti dagli apparati «Help Point», dai telefoni a tenuta stagna e da un impianto di diffusione sonora; quest'ultimo è predisposto per l'effettuazione di annunci locali (tramite gli apparati «Help Point») e da remoto.

Gli apparati «Help Point» sono dotati di pulsanti di chiamata e di un dispositivo attivabile con chiave di servizio, per l'effettuazione di annunci locali di diffusione sonora finalizzati alla gestione di eventuali emergenze.

Tali dispositivi sono costituiti da:

- 1 Videocamera;
- 2 Apparecchio parla/ascolta;
- 3 Pulsante per chiamate di emergenza.
Premendo il pulsante per almeno tre secondi ci si mette direttamente in comunicazione con il DCO;
- 4 Toppa per chiave di servizio.
Ruotando la chiave in:
 - senso antiorario, si comunica direttamente con il DCO;
 - senso orario, si inserisce la diffusione sonora relativamente al pozzo interessato ed all'interno della galleria limitatamente per 60/100 metri.



I mezzi di comunicazione sono così installati:

- nella zona sicura (1) di ogni pozzo (uscite di emergenza) al piano dei binari, apparati «Help Point» e telefoni a tenuta stagna (BCA);
- in prossimità dei segnali di 1ª categoria a protezione della galleria, telefoni a tenuta stagna (linea DCO diretta e BCA);
- in ogni passaggio di servizio, apparati «Help Point».

Nella zona sicura di ogni pozzo sono inoltre presenti, in un'apposita cassetta, radio ricetrasmettenti per le comunicazioni in galleria.

Inoltre, in tutta la galleria, è previsto un canale di radiopropagazione delle frequenze radio a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale canale permette ai Vigili del Fuoco di utilizzare gli apparati radio in loro dotazione comunicando sia all'interno della galleria (squadra impegnata nelle operazioni di soccorso) sia dall'interno verso l'esterno della galleria (postazione di comando dei Vigili del Fuoco) e viceversa.

1.1.7. Segnaletica di sicurezza

La galleria è attrezzata con la segnaletica di sicurezza prevista dalla legislazione vigente.

I cartelli lungo le vie di esodo indicanti la distanza e il numero identificativo delle uscite di emergenza relative al

(1) La zona sicura si raggiunge entrando, dal lato marciapiede pedonale al piano dei binari, nel vano scale di ogni pozzo dopo la seconda porta di emergenza munita di maniglione antipánico.

tratto interessato sono posizionati ogni 25/30 metri.

Sono inoltre previsti dei cartelli per individuare:

- i pulsanti/interruttori per la disalimentazione degli impianti elettrici;
- i dispositivi di cortocircuito.

1.2. LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

1.2.1. Impianto antincendio attivo ed efficiente

Nel caso in cui l'impianto antincendio sia attivo ed efficiente, nella galleria sono ammessi a circolare contemporaneamente (sia a seguito sia su entrambi i binari) tutti i treni aventi in composizione qualsiasi tipologia di veicoli, nonché i mezzi d'opera in trasferimento.

Nel caso di mezzi d'opera in attività lavorativa deve essere adottata la specifica modalità di manutenzione prevista dal sistema antincendio.

1.2.2. Impianto antincendio inattivo o inefficiente

Nel caso in cui l'impianto antincendio sia inattivo o inefficiente, nella galleria sono ammessi a circolare contemporaneamente (sia a seguito sia su entrambi i binari) solo i treni aventi in composizione mezzi di trazione elettrici; i treni aventi in composizione mezzi di trazione diesel o a vapore, nonché i mezzi d'opera in trasferimento, sono ammessi a circolare solo a condizione che non vi sia nessuna contemporaneità con altri convogli circolanti in galleria (condizione di unico convoglio in galleria), fatta eccezione per i convogli soccorritori che possono circolare senza alcun vincolo.

Quanto sopra trova applicazione anche sul binario rimasto in esercizio quando sul binario attiguo, interrotto alla circolazione, vi sia la presenza di mezzi d'opera in attività lavorativa.

1.2.3. Precauzioni da adottare a cura del Dirigente Centrale Operativo

Nella circostanza prevista dal precedente articolo 1.2.2., il DCO, in caso di circolazione di un treno avente in composizione un mezzo di trazione diesel o a vapore, deve vincolare la partenza di uno dei due treni interessati dalla stazione limitrofa al tratto in galleria.

Il DCO, ai soli fini dell'incombenza di cui sopra, può avvalersi delle ripetizioni ottiche riportate nel posto centrale; nei casi di degrado delle apparecchiature relative al telecomando o di guasto del blocco elettrico, deve acquisire il giunto del treno interessato, secondo la normativa vigente.

In modo analogo deve provvedere in caso di trasferimento di un mezzo d'opera.

1.2.4. Precauzioni da adottare a cura dell'agente di condotta

In tutti i casi in cui l'agente di condotta riscontri delle anomalie che a suo parere possano pregiudicare la regolarità della corsa del treno sulla tratta Rescaldina - Castellanza, nei limiti del possibile è opportuno che arresti il treno prima di entrare in galleria, ottemperando in funzione delle anomalie riscontrate.

1.2.5. Operazioni di manutenzione

Le operazioni di manutenzione in galleria devono svolgersi nel periodo di sospensione del servizio sulla linea.

Qualora eccezionalmente tali operazioni debbano svolgersi in periodi diversi, a tutti i treni che circolano sul binario rimasto in esercizio deve essere notificata la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a 60 km/h nel percorrere il tratto in galleria, specificando il motivo della soggezione dovuto a operazioni di manutenzione; la riduzione di velocità deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica della prescrizione di movimento fino al primo cippo chilometrico o località di servizio posti oltre il termine del tratto in soggezione (1).

1.3. PARTICOLARITÀ RELATIVE ALLE PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

A integrazione di quanto disposto dall'articolo 7.2. del PEI si dispone quanto segue.

1.3.1. Accertamento della posizione del treno fermo in galleria

La posizione del treno fermo in galleria può essere determinata anche dalle caratteristiche della galleria stessa:

- galleria artificiale in prossimità dell'ingresso/uscita lato Rescaldina o Castellanza;

(1) Non superate la velocità di 60 km/h da a (*cippo chilometrico o località di servizio*) per operazioni di manutenzione nella galleria.

- galleria artificiale a singolo/doppio binario lato Rescaldina o Castellanza;
- inizio galleria naturale monotubo lato Rescaldina o Castellanza.

1.3.2. Mezzi di comunicazione

Per le comunicazioni con il DCO, il personale in via prioritaria deve accedere nella zona sicura di un pozzo (uscita di emergenza), utilizzare l'apparato «Help Point» o il telefono a tenuta stagna (BCA) e comunicare al DCO il numero del pozzo da cui chiama.

Dopo aver espletato quanto di sua competenza, il personale deve rimanere presso il telefono da cui ha avvisato il DCO per ricevere ulteriori istruzioni.

2. ZONE NELL'AMBITO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA

2.1. GALLERIA «MALPENSA - CARGO CITY» TRA FERNO - LONATE POZZOLO E MALPENSA AEROPORTO T1

2.1.1. Ubicazione della galleria

La galleria «Malpensa - Cargo City» è ubicata tra Ferno - Lonate Pozzolo e Malpensa Aeroporto T1; la stessa ha inizio dalla progressiva chilometrica 46+055, termina alla progressiva chilometrica 47+036 ed è lunga 981 metri.

2.1.2. Impianto antincendio

La galleria è dotata di un impianto antincendio.

Nella sede del DCO sono ubicati gli impianti remotizzati (videosorveglianza, diffusione sonora, rilevazioni fumi nelle vie di esodo, rilevatore termico in galleria e attivazione impianto idrico antincendio).

Nel caso in cui l'impianto antincendio sia inattivo o inefficiente, trovano applicazione le stesse norme previste dai precedenti articoli 1.2.2. e 1.2.3.

2.1.3. Mezzi di comunicazione per le emergenze

La galleria è attrezzata con mezzi di comunicazione per le emergenze costituiti dagli apparati «Help Point», dai telefoni a tenuta stagna e da un impianto di diffusione sonora; quest'ultimo è predisposto per l'effettuazione di annunci locali (tramite gli apparati «Help Point») e da remoto.

Gli apparati «Help Point» hanno le stesse caratteristiche descritte nel precedente articolo 1.1.6.

Nella zona sicura (1) del pozzo (uscita di emergenza) relativa al binario dispari sono installati gli apparati «Help Point» e i telefoni a tenuta stagna (BCA); sono inoltre presenti, in un'apposita cassetta, radio ricetrasmittenti per le comunicazioni in galleria.

Inoltre per la suddetta galleria è assicurata la copertura del canale di radiopropagazione previsto dal successivo articolo 2.2.7.

2.1.4. Segnaletica di sicurezza

La galleria è attrezzata con la segnaletica di sicurezza prevista dalla legislazione vigente.

I cartelli lungo le vie di esodo indicanti la distanza e il numero identificativo delle uscite di emergenza relative al tratto interessato sono posizionati ogni 28 metri circa.

2.1.5. Particolarità relative alle procedure operative per la gestione delle emergenze

a) Accertamento della posizione del treno fermo in galleria.

La posizione del treno fermo in galleria può essere determinata anche dalle caratteristiche della galleria stessa:

- galleria artificiale in prossimità dell'ingresso/uscita lato Ferno - Lonate Pozzolo o Malpensa Aeroporto T1.

b) Mezzi di comunicazione.

Per le comunicazioni con il DCO, il personale in via prioritaria deve accedere nella zona sicura di un pozzo (uscita di emergenza), utilizzare l'apparato «Help Point» o il telefono a tenuta stagna (BCA) e comunicare al DCO il numero del pozzo da cui chiama.

Dopo aver espletato quanto di sua competenza, il personale deve rimanere presso il telefono da cui ha

(1) La zona sicura si raggiunge entrando, dal lato marciapiede pedonale al piano dei binari, nel corridoio che porta nel vano scale dei pozzi.

avvisato il DCO per ricevere ulteriori istruzioni.

c) *Compiti particolari del DCC.*

Nel caso di un'emergenza in galleria, il DCC ne deve dare comunicazione al referente di SEA (Duty Manager), fornendo le ulteriori informazioni richieste.

d) *Procedure particolari in caso di evacuazione dalla galleria.*

In caso di evacuazione dalla galleria, devono essere utilizzate, di norma, le uscite di emergenza n° 2, n° 3, n° 4 e n° 5 e, solo in caso di estrema necessità, le uscite di emergenza n° 1 e n° 6. In quest'ultimo caso, deve essere allertato, a cura del DCC, il Duty Manager di SEA per consentire l'accesso, in corrispondenza dell'uscita di sicurezza aeroportuale n° 8 (US n° 8), agli Enti deputati istituzionalmente al soccorso (esterni alla zona aeroportuale) e al personale reperibile dei settori manutentivi del GI per evacuare le persone dalle uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria.

Il Duty Manager di SEA, nel caso di evacuazione dalle uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria, dispone la scorta all'interno dell'area aeroportuale dei mezzi di soccorso e del personale del GI dal «punto di raccolta» dell'uscita di sicurezza aeroportuale n° 8 (US n° 8) all'area relativa alle uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria e viceversa.

Per quanto sopra, il personale reperibile dei settori manutentivi del GI per raggiungere le uscite di emergenza n° 1 e n° 6 della galleria deve recarsi all'uscita di sicurezza aeroportuale n° 8 (US n° 8) e avvisare il DCC.

e) *Procedure particolari per il termine dell'emergenza.*

Il termine dell'emergenza deve essere comunicato, a cura del DCC, al Duty Manager di SEA.

2.2. SISTEMA DI GALLERIE IN CORRISPONDENZA DELLA STAZIONE DI MALPENSA AEROPORTO T1

2.2.1. Ubicazione del sistema di gallerie

Il sistema di gallerie è ubicato in corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T1; lo stesso è costituito da vari tratti di galleria artificiale intervallati da brevi tratti a cielo aperto (trincee).

La lunghezza complessiva è pari a 1.816 metri, dalla progressiva chilometrica 47+969 alla progressiva chilometrica 49+785.

2.2.2. Caratteristiche del sistema di gallerie

Il sistema di gallerie, dal punto di vista altimetrico, si sviluppa orizzontalmente in corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T1.

I tratti di linea sono così individuati.

- «Tratto A», galleria artificiale dalla progressiva chilometrica 47+969 alla progressiva chilometrica 48+213, per una lunghezza di 244 metri.
I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza di circa 0,60 ÷ 0,65 metri, a una quota di 0,17 metri rispetto al piano del ferro.
- «Tratto B», tratto in trincea dalla progressiva chilometrica 48+213 alla progressiva chilometrica 48+249, per una lunghezza di 36 metri.
I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza minima di 1,20 metri, a una quota di 0,25 metri rispetto al piano del ferro.
- «Tratto C», che comprende le banchine viaggiatori della stazione di Malpensa Aeroporto T1, dalla progressiva chilometrica 48+249 alla progressiva chilometrica 48+669, per una lunghezza di 420 metri.
La stazione di Malpensa Aeroporto T1 si configura come stazione sotterranea aperta su di un lato (I binario).
I camminamenti ubicati lateralmente al I e al IV binario hanno una larghezza di 1,40 metri, a una quota di 0,25 metri rispetto al piano del ferro.
- «Tratto D», tratto in trincea dalla progressiva chilometrica 48+669 alla progressiva chilometrica 48+705, per una lunghezza di 36 metri.
I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza minima di 1,20 metri, a una quota di 0,25 metri rispetto al piano del ferro.
- «Tratto E», galleria artificiale dalla progressiva chilometrica 48+705 alla progressiva chilometrica 48+908, per una lunghezza di 203 metri.
I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza minima di 1,20 metri, a una quota di 0,20 metri rispetto al piano del ferro.
- «Tratto F», si estende per una lunghezza complessiva di 877 metri ed è costituito da:
 - galleria artificiale dalla progressiva chilometrica 48+908 alla progressiva chilometrica 49+440, per una

lunghezza di 532 metri;

- tratto in trincea dalla progressiva chilometrica 49+440 alla progressiva chilometrica 49+569, per una lunghezza di 129 metri;
- galleria artificiale dalla progressiva chilometrica 49+569 alla progressiva chilometrica 49+785, per una lunghezza di 216 metri.

I camminamenti su entrambi i lati hanno una larghezza minima di 1,20 metri, a una quota di 0,20 metri rispetto al piano del ferro.

2.2.3. Accessi e uscite di sicurezza del sistema di gallerie

Il sistema di gallerie è accessibile tramite i seguenti accessi e uscite di sicurezza.

a) Accessi pedonali e carrabili.

Gli accessi pedonali e carrabili hanno le seguenti caratteristiche:

- due accessi pedonali posti in corrispondenza delle uscite di sicurezza n° PES A1 e n° PES A2 ubicate alla progressiva chilometrica 47+940, dove sono state realizzate due rampe per le squadre di emergenza (una lato binario dispari e una lato binario pari);
- un accesso carrabile posto in corrispondenza del lato opposto dell'uscita di sicurezza n° 1 ubicata alla progressiva chilometrica 48+931, dove è stata realizzata una rampa per i mezzi di soccorso (lato binario pari);
- un accesso carrabile posto in corrispondenza dell'uscita di sicurezza n° 6 ubicata alla progressiva chilometrica 50+596, dove è stata realizzata una rampa per i mezzi di soccorso (lato binario pari);
- un accesso carrabile posto in corrispondenza del lato opposto dell'uscita di sicurezza n° 8 ubicata alla progressiva chilometrica 51+499, dove è stata realizzata una rampa per i mezzi di soccorso (lato binario dispari).

Nella stazione di Malpensa Aeroporto T1, lato I binario, è presente per tutta la lunghezza del camminamento un'ampia finestratura con un accesso pedonale per le squadre di emergenza, che si affaccia su una strada carrabile per i mezzi di soccorso.

b) Uscite di sicurezza dalle banchine viaggiatori nella stazione di Malpensa Aeroporto T1.

I percorsi di sfollamento a servizio dell'intero piano banchine sono costituiti da:

- n° 6 corpi di scala doppi;
- n° 4 tappeti mobili per la salita.

c) Uscite di sicurezza.

In prossimità dell'imbocco del sistema di gallerie, lato provenienze dei treni dispari, sono presenti n° 2 uscite di sicurezza, di seguito elencate:

- n° PES A1 e n° PES A2 alla progressiva chilometrica 47+940.

Le due uscite di sicurezza sopra elencate sono allineate e ubicate a lato di ciascun binario; in corrispondenza delle suddette uscite è presente un attraversamento a raso dei binari.

Nel «Tratto F» e nel tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 sono presenti n° 8 uscite di sicurezza, di seguito elencate:

- n° 1 alla progressiva chilometrica 48+931;
- n° 2 alla progressiva chilometrica 49+157;
- n° 3 alla progressiva chilometrica 49+439;
- n° 4 alla progressiva chilometrica 49+682;
- n° 5 alla progressiva chilometrica 50+263;
- n° 6 alla progressiva chilometrica 50+596;
- n° 7 alla progressiva chilometrica 50+913;
- n° 8 alla progressiva chilometrica 51+499.

Le prime quattro uscite di sicurezza sopra elencate sono ubicate, a lato di ciascun binario, ogni 500 metri circa e sfalsate una dall'altra ogni 250 metri; le successive quattro uscite di sicurezza sono ubicate, a lato del binario pari, ogni 300 ÷ 600 metri circa. In corrispondenza delle suddette uscite è presente un attraversamento a raso dei binari.

I tempi di evacuazione del treno in condizioni di normale fruibilità delle vie di esodo (inferiori a 120 minuti), come riscontrabili dalle simulazioni di emergenza, sono compatibili con la resistenza al fuoco della struttura.

2.2.4. Punti di evacuazione e soccorso

All'esterno degli imbocchi del sistema di gallerie sono presenti i seguenti punti di evacuazione e soccorso:

- «PES A», posto in corrispondenza delle uscite di sicurezza n° PES A1 e n° PES A2 alla progressiva chilometrica 47+940. Tale punto è munito di banchine poste a lato di entrambi i binari, aventi lunghezza di 255 metri, altezza di 0,55 metri dal piano del ferro e larghezza minima di 1 metro (la mezzeria delle banchine è alla progressiva chilometrica 47+824);
- «PES B», posto in corrispondenza dell'uscita di sicurezza n° 6 alla progressiva chilometrica 50+596. Tale punto è munito di banchine poste a lato di entrambi i binari, aventi lunghezza di 257 metri, altezza di 0,55 metri dal piano del ferro e larghezza minima di 1 metro (la mezzeria delle banchine è alla progressiva chilometrica 50+452).

Le banchine sono dotate di una rete di idranti con manichette, posti ogni 50 metri, a disposizione delle squadre di emergenza. La tubazione è a secco; in caso di incendio, può essere aperta la valvola della zona interessata solo dopo l'avvenuta disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate.

2.2.5. Sistema di disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica

Le condutture di TE del sistema di gallerie sono dotate di sezionatori che consentono la disalimentazione e la messa a terra delle condutture stesse.

Tali sezionatori sono normalmente manovrabili in telecomando dal COA.

La posa (e la successiva rimozione) del dispositivo di cortocircuito deve essere eseguita dal personale in possesso della specifica abilitazione secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

In corrispondenza di ogni accesso carrabile e di ogni uscita di sicurezza di cui al precedente articolo 2.2.3. punti a) e c) nonché delle uscite di sicurezza poste sulle banchine viaggiatori della stazione di Malpensa Aeroporto T1 sono ubicati n° 2 dispositivi di cortocircuito.

Inoltre è presente un quadro sezionatore di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco previsto dal successivo articolo 2.3.3.

2.2.6. Impianto di illuminazione di emergenza e prese forza motrice

Nel sistema di gallerie, nei due punti di evacuazione e soccorso e nel tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2, per entrambi i lati (binario dispari e binario pari), sono presenti i seguenti circuiti elettrici:

- illuminazione di sicurezza;
- illuminazione sussidiaria;
- prese forza motrice.

L'impianto di illuminazione di sicurezza è normalmente acceso e predisposto per ottenere un livello di illuminamento medio pari a 5 lux sui marciapiedi pedonabili delle gallerie e sulle banchine dei due punti di evacuazione e soccorso.

Tutti i corpi illuminanti delle uscite di emergenza e almeno uno all'interno dei locali tecnologici sono dotati di gruppo batteria - inverter, con autonomia di circa 90 minuti.

L'impianto di illuminazione sussidiaria è normalmente spento e predisposto per ottenere un livello di illuminamento medio pari a 50 lux sui marciapiedi pedonabili delle gallerie e sulle banchine dei due punti di evacuazione e soccorso.

I circuiti dell'illuminazione sussidiaria si alimentano automaticamente al mancare della tensione di alimentazione ai rispettivi circuiti dell'illuminazione di sicurezza.

2.2.7. Mezzi di comunicazione per le emergenze

Il sistema di gallerie, i due punti di evacuazione e soccorso e il tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 sono attrezzati con mezzi di comunicazione per le emergenze costituiti dagli apparati «Help Point», da telefoni a tenuta stagna e da un impianto di diffusione sonora; quest'ultimo è predisposto per l'effettuazione di annunci locali (tramite gli apparati «Help Point») e da remoto.

Gli apparati «Help Point» sono dotati di pulsanti di chiamata e di un dispositivo attivabile con chiave di servizio, per l'effettuazione di annunci locali di diffusione sonora finalizzati alla gestione di eventuali emergenze.

Gli apparati «Help Point» hanno le stesse caratteristiche descritte nel precedente articolo 1.1.6.

Sono inoltre presenti, in un'apposita cassetta, radio ricetrasmittenti per le comunicazioni in galleria.

I suddetti dispositivi sono ubicati in corrispondenza di ogni accesso carrabile e di ogni uscita di sicurezza di cui al precedente articolo 2.2.3. punti a) e c) nonché delle uscite di sicurezza poste sulle banchine della stazione di Malpensa Aeroporto T1.

Inoltre, per il sistema di gallerie, è previsto un canale di radiopropagazione delle frequenze radio a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale canale permette ai Vigili del Fuoco di utilizzare gli apparati radio in loro dotazione

comunicando sia all'interno delle gallerie (squadra impegnata nelle operazioni di soccorso) sia dall'interno verso l'esterno delle gallerie (postazione di comando dei Vigili del Fuoco) e viceversa. La copertura del suddetto canale di radiopropagazione si estende per l'intera tratta Malpensa Aeroporto T1 - Malpensa Aeroporto T2 e comprende anche la galleria «Malpensa - Cargo City».

2.2.8. Segnaletica di sicurezza

Il sistema di gallerie e il tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 sono attrezzati con la segnaletica di sicurezza prevista dalla legislazione vigente.

I cartelli, posti longitudinalmente e in aderenza alle pareti delle gallerie, sono realizzati con materiale riflettente e sono resi luminescenti dall'impianto di illuminazione delle gallerie.

I cartelli, posti lungo le vie di esodo indicanti la distanza e il numero identificativo delle uscite di emergenza relative al tratto interessato, sono posizionati ogni 25/30 metri.

I due punti di evacuazione e soccorso, nonché il termine delle relative banchine, sono individuati dall'apposita segnaletica prevista dall'allegato 1.

Sono inoltre previsti dei cartelli per individuare:

- i pulsanti/interruttori per la disalimentazione degli impianti elettrici;
- i dispositivi di cortocircuito.

2.2.9. Particolarità relative alle procedure operative per la gestione delle emergenze

Salvo quanto previsto dai successivi articoli 2.3.2. e 2.4.2., nel caso di un'emergenza interessante il sistema di gallerie o il tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2, il DCC ne deve dare comunicazione al referente di SEA (Duty Manager), fornendo le ulteriori informazioni richieste.

Il termine dell'emergenza deve essere comunicato, a cura del DCC, al Duty Manager di SEA.

2.3. STAZIONE DI MALPENSA AEROPORTO T1

2.3.1. Presidi antincendio

La stazione di Malpensa Aeroporto T1, al piano dei binari, è munita di estintori e di idranti dotati di lancia a getto variabile e relativo naspo o manichetta, alloggiati in idonea cassetta.

Sono inoltre presenti un impianto idrico antincendio «a diluvio» mentre all'interno dei locali tecnologici sono presenti gli impianti automatici di rilevazione e di estinzione degli incendi nonché gli estintori.

Nella sede del DCO sono ubicati gli impianti remotizzati (videosorveglianza, diffusione sonora, rilevazioni fumi e attivazione impianto idrico antincendio) relativi alla stazione di Malpensa Aeroporto T1.

2.3.2. Particolarità relative alle procedure operative per la gestione delle emergenze

Poiché l'emergenza nella stazione di Malpensa Aeroporto T1 può avere ripercussioni sui luoghi e sulle attività adiacenti (aerostazione, struttura alberghiera e parcheggio multipiano) e viceversa, il DCC deve attenersi, oltre alle norme generali in caso di emergenza, anche a quelle previste nel «Piano generale di coordinamento in caso di emergenza ed evacuazione - Area Terminal 1 aerostazione passeggeri, Hotel Sheraton, stazione FERROVIENORD, parcheggio multipiano APCOA».

Nel caso in cui viene segnalata una situazione di emergenza nell'ambito della stazione di Malpensa Aeroporto T1 avente ripercussioni all'esterno dell'ambito ferroviario (incendio, esplosioni, presenza o diffusione di gas nocivi, ecc...), il DCC, in base alle informazioni ricevute, deve avvisare immediatamente:

- la Sala Operativa Security di SEA;
- il presidio dell'Hotel Sheraton;
- il presidio del parcheggio multipiano APCOA,

segnalando:

- il tipo di emergenza e le ripercussioni all'esterno dell'ambito ferroviario;
- la zona interessata dall'emergenza;
- il numero stimato di persone presenti, specificando l'eventuale presenza di persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- il numero stimato di persone infortunate.

Il DCC deve inoltre:

- concordare con la Sala Operativa Security di SEA i provvedimenti da adottare in relazione alla situazione in atto. La Sala Operativa Security di SEA deve provvedere a inviare un agente del Servizio Sicurezza e Vigilanza

- per un sopralluogo;
 - allertare, in caso di emergenza conclamata, gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso (esterni alla zona aeroportuale);
 - dopo aver ricevuto le conferme previste (articolo 7.5.2. del PEI), avvisare la Sala Operativa Security di SEA dell’arresto della circolazione dei treni e dell’avvenuta disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate;
 - richiedere e collaborare con la Sala Operativa Security di SEA per il blocco e lo sblocco degli ingressi della stazione;
 - provvedere, tramite il DCO, per lo sgombero della zona interessata utilizzando l’impianto di diffusione sonora.
- Il termine dell’emergenza deve essere comunicato, a cura del DCC, ai soggetti precedentemente avvisati.

2.3.3. Sistema di disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica di tipo MAT

In corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T1 è installato un quadro sezionatore di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale quadro, collocato all’interno di un contenitore, viene utilizzato dai Vigili del Fuoco solo nei casi di emergenza e consente la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE in tutta la stazione (di conseguenza, anche nel tratto fino alla stazione di Malpensa Aeroporto T2 compresa). I Vigili del Fuoco, con l’azionamento di un apposito interruttore, verificano, attraverso l’accensione delle specule di sicurezza, l’esito o meno della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE; tale interruttore, di tipo interbloccato, è dotato di una chiave di sicurezza che, una volta estratta, inibisce qualsiasi altra operazione sulla linea aerea di contatto.

2.4. STAZIONE DI MALPENSA AEROPORTO T2

2.4.1. Presidi antincendio

La stazione di Malpensa Aeroporto T2, al piano dei binari, è munita di estintori e di idranti dotati di lancia a getto variabile e relativo naspo o manichetta, alloggiati in idonea cassetta. Inoltre, è installato un sistema di rilevazione di temperatura (fibrolaser).

Nella sede del DCO sono ubicati gli impianti remotizzati (videosorveglianza, diffusione sonora, rilevazioni fumi e attivazione impianto idrico antincendio) relativi alla stazione di Malpensa Aeroporto T2.

2.4.2. Particolarità relative alle procedure operative per la gestione delle emergenze

Poiché l’emergenza nella stazione di Malpensa Aeroporto T2 può avere ripercussioni sui luoghi e sulle attività adiacenti (SEA) e viceversa, il DCC deve attenersi, oltre alle norme generali in caso di emergenza, anche a quelle previste nella «Pianificazione dell’emergenza coordinata - Stazione Ferroviaria Terminal 2».

Nel caso in cui viene segnalata una situazione di emergenza nell’ambito della stazione di Malpensa Aeroporto T2 avente ripercussioni all’esterno dell’ambito ferroviario (incendio, esplosioni, presenza o diffusione di gas nocivi, ecc...), il DCC, in base alle informazioni ricevute, deve avvisare immediatamente la Sala Operativa Security di SEA segnalando:

- il tipo di emergenza e le ripercussioni all’esterno dell’ambito ferroviario;
- la zona interessata dall’emergenza;
- il numero stimato di persone presenti, specificando l’eventuale presenza di persone con disabilità e a mobilità ridotta;
- il numero stimato di persone infortunate.

Il DCC deve inoltre:

- concordare con la Sala Operativa Security di SEA i provvedimenti da adottare in relazione alla situazione in atto. La Sala Operativa Security di SEA deve provvedere a inviare un agente del Servizio Sicurezza e Vigilanza per un sopralluogo;
 - allertare, in caso di emergenza conclamata, gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso (esterni alla zona aeroportuale);
 - dopo aver ricevuto le conferme previste (articolo 7.5.2. del PEI), avvisare la Sala Operativa Security di SEA dell’arresto della circolazione dei treni e dell’avvenuta disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate;
 - provvedere, tramite il DCO, per lo sgombero della zona interessata utilizzando l’impianto di diffusione sonora.
- Il termine dell’emergenza deve essere comunicato, a cura del DCC, ai soggetti precedentemente avvisati.

2.4.3. Sistema di disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica di tipo MAT

In corrispondenza della stazione di Malpensa Aeroporto T2 è installato un quadro sezionatore di tipo MAT a uso esclusivo dei Vigili del Fuoco. Tale quadro, collocato all'interno di un contenitore, viene utilizzato dai Vigili del Fuoco solo nei casi di emergenza e consente la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE in tutta la stazione. I Vigili del Fuoco, con l'azionamento di un apposito interruttore, verificano, attraverso l'accensione delle specule di sicurezza, l'esito o meno della disalimentazione e della messa a terra delle condutture di TE; tale interruttore, di tipo interbloccato, è dotato di una chiave di sicurezza che, una volta estratta, inibisce qualsiasi altra operazione sulla linea aerea di contatto.

2.5. EMERGENZA AEROPORTUALE

2.5.1. Gestione dell'emergenza aeroportuale

Nel caso di un'emergenza all'interno dell'aeroporto di Malpensa (emergenza aeroportuale) avente ripercussioni in ambito ferroviario (stazione di Malpensa Aeroporto T1, stazione di Malpensa Aeroporto T2 o tratti di linea all'interno del sedime aeroportuale), il referente di SEA (Duty Manager o la Sala Operativa Security di SEA) allerta il DCC, fornendo le necessarie indicazioni e concordando, se necessario, l'arresto della circolazione dei treni.

In tal caso, il DCC deve:

- ordinare al DCO di disporre per l'arresto della circolazione dei treni tra le stazioni di Ferno - Lonate Pozzolo e di Malpensa Aeroporto T2, ricevendone conferma;
- ordinare al COA la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE della tratta interessata, ricevendone conferma;
- comunicare al referente di SEA i provvedimenti adottati e rimanere a sua disposizione per eventuali altre necessità (blocco e sblocco degli ingressi della stazione, necessità di evacuazione, ecc...);
- contattare il ROE.

2.5.2. Termine dell'emergenza aeroportuale

Il termine dell'emergenza aeroportuale deve essere comunicato dal referente di SEA al DCC; quest'ultimo deve:

- richiedere al COA la rialimentazione delle condutture di TE interessate, ricevendone conferma;
- ordinare al DCO la ripresa della circolazione dei treni tra le stazioni di Ferno - Lonate Pozzolo e di Malpensa Aeroporto T2;
- avvisare il ROE.

PIANO DI GESTIONE DELLE EMERGENZE DELL'ESODO ESTIVO 2023

**A36 – Autostrada Pedemontana
Tratte A8-A9 – B1**

“Variante di Lentate” Ex S.S. 35

A59 – Primo lotto della Tangenziale di Como

A60 – Primo lotto della Tangenziale di Varese

DIREZIONE ESERCIZIO E MANUTENZIONE

PIANO DI GESTIONE EMERGENZE DELL'ESODO ESTIVO

PREMESSA.....	3
Art.1 – LA RETE DI AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA.....	4
Art.2 – LA DIREZIONE ESERCIZIO E MANUTENZIONE.....	8
Art.3 – MISURE TECNICHE, ORGANIZZATIVE E GESTIONALI.....	11
Art.4 – PIANO DI GESTIONE DELLE EMERGENZE.....	14
Art.5 – PROGRAMMAZIONE DEI CANTIERI INAMOVIBILI NEL PERIODO ESTIVO.....	24
Art.6 – COMPETENZE PER TERRITORIO DELLE PREFETTURE.....	25



PREMESSA

Il presente documento si pone come obiettivo quello di definire, pianificare, rendere omogenee e coordinate tutte le iniziative da adottare per la gestione dell'esodo estivo, fenomeno che può mettere in crisi la fluidità e la sicurezza della circolazione autostradale, con conseguenze anche sulla circolazione stradale circostante, garantendo e potenziando gli standard di servizio all'utenza (sicurezza, assistenza, informazione), in coordinamento con le attività di manutenzione e controllo necessarie alle infrastrutture anche durante il periodo estivo.

Un punto fondamentale riveste, nel presente piano di intervento, lo scambio delle informazioni tra i diversi Enti.

Le tratte in concessione ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito anche "APL") sono entrate in esercizio da gennaio 2015 con aperture differite nel tempo. Negli otto anni di esercizio si sono rilevati incrementi di traffico, sebbene i livelli di servizio si siano mantenuti ben al di sotto di quelli critici.

Nonostante i livelli di traffico contenuti, si sono comunque individuate misure tecniche, organizzative e gestionali finalizzate a contrastare eventuali condizioni sfavorevoli che, in funzione degli scenari critici nel seguito riportati, assicurano la mobilità del traffico in piena sicurezza nonché la corretta informazione all'utenza.



ART. 1 - LA RETE DI AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Autostrada A36 (Tratte A8 – A9) compresa tra il km 0 + 0,00 (svincolo n.1 Cassano Magnano – Interconnessione A8) ed il km 15+0,00 (svincolo di Lomazzo – Interconnessione A9):



Autostrada A36 (Tratta B1) compresa tra il km 15+0,00 (svincolo di Lomazzo – Interconnessione A9) e il km 22 + 0,00:



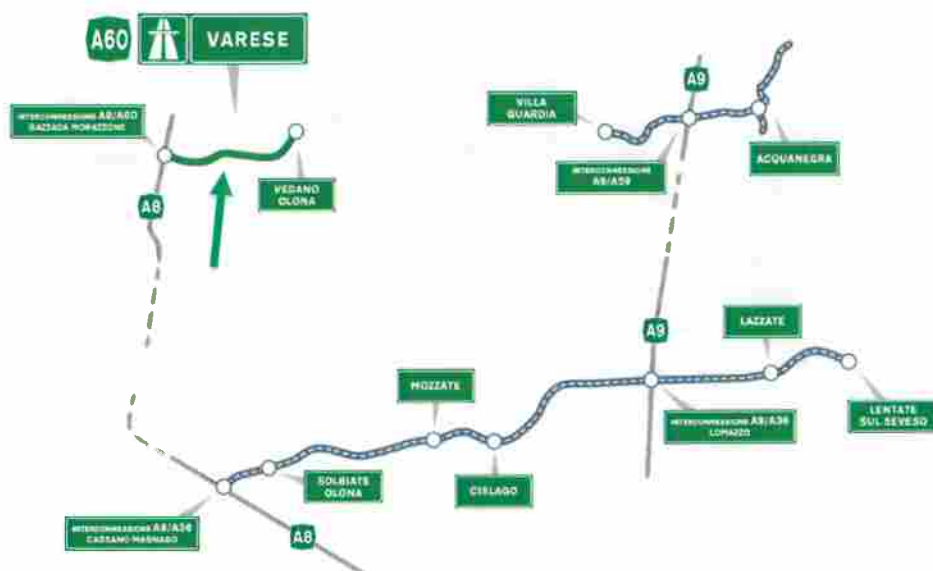
Ex S.S. 35 “Variante di Lentate, che collega la tratta B1 dal km 22+ 0,00 alla Statale dei Giovi 35 “Milano – Meda”:



Tangenziale A59 compresa tra il km 0,00 (Villaguardia) ed il km 2+900 (Acquanegra):



Tangenziale A60 compresa tra il km 0 + 0,00 (svincolo n.1 Gazzada – Interconnessione A8) e il km 4 + 900,00 (innesto su S.S. 712 “Tangenziale Est di Varese”):



Le infrastrutture, tutte a 2 corsie per senso di marcia, hanno le seguenti estensioni:

- A36 – Tratta A (tra le autostrade A8 e A9) 14.9 km;
- A36 – Tratta B0 (svincolo di Lomazzo – interconnessione A9) e B1 (dall'interconnessione con la A9 alla SP ex SS 35); 7.1 km;
- A59 - 1° lotto della tangenziale di Como: da Villaguardia ad Acquanegra 3 km;
- A60 - 1° lotto della tangenziale di Varese: dall'autostrada A8 (Gazzada-Schianno) all'innesto con la SS712 4.9 km;
- Ex SS35 - Variante di Lentate sul Seveso: dallo svincolo di Lentate Nord della A36 allo svincolo di Lentate Sud della ex SS35 Milano Meda 3.1 km.

ed i calibri di seguito riportati:

- corsia di emergenza: 3,00/3,50 m;
- corsia di marcia: 3,75 m;
- corsia di sorpasso: 3,75 m.

Lungo le tratte sono presenti 11 gallerie, come di seguito dettagliato:

Tratta	Nome	Prov.	N fornici	lung. DX (m)	lung. SX (m)
A36	Venegoni	Varese	2	234,00	234,00
A36	SP2	Varese	2	200,00	200,00
A36	Solbiate	Varese	2	1.171,00	1.182,00
A36	Gorla	Varese	2	1.262,00	1.262,00
A36	Cislago	Varese	2	565,00	565,00
A36	Lomazzo	Como	2	300,00	300,00
A36	Copreno	Como	2	47,00	171,00
Variante di Lentate	Meucci	Como	2	192,00	192,00
Variante di Lentate	Manzoni	Como	2	195,00	195,00
Variante di Lentate	Montegrappa	Como	2	116,00	116,00
A59	Artificiale SS35	Como	2	319,00	338,00
A59	Grandate	Como	2	603,00	603,00
A60	Morazzone	Varese	2	2.177,00	2.177,00
A60	Zona industriale Lozza	Varese	2	438,00	438,00

e 6 tra ponti e viadotti:

Tratta	Nome Ponte/Viadotto	Provincia	Ponte o Viadotto	Lungh. DX (m)	Lungh. SX (m)
A36	Viadotto Lomazzo	Como	Viadotto	133,00	133,00
A36	Ponte sul Torrente Lura	Como	Ponte	220,00	220,00
A36	Viadotto Olona	Varese	Viadotto	234,00	242,00
A59	Viadotto A9	Como	Viadotto	144,00	144,00
A59	Viadotto Acquanegra	Como	Viadotto	226,00	226,00
A60	Ponte su Via Gallarate	Varese	Ponte	28,00	28,00
A60	Viadotto Vedano	Varese	Viadotto	377,00	377,00

ART. 2 – LA DIREZIONE ESERCIZIO E MANUTENZIONE (D.E.M.)

La Direzione Esercizio e Manutenzione è la struttura deputata della gestione dell'esercizio autostradale e delle manutenzioni civili ed impiantistiche delle infrastrutture in esercizio.

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

La gestione del traffico avviene attraverso il rapporto sinergico tra il Direttore dell'Esercizio, la Funzione Traffico, il Centro Radio Informativo (C.R.I.) e gli Ausiliari della Viabilità (A.V.).

Quanto sopra in opportuno coordinamento con l'attività svolta in rapporto al COPS di Novate, considerato che ad esso fanno capo le notizie reali sulle condizioni della circolazione e del traffico ed il coordinamento delle attività poste in essere.

L'attività del C.R.I., collocato a Grandate (CO), si svolge continuativamente nelle 24 ore, con turnazione degli operatori e senza interruzioni, con la finalità di risolvere nel più breve tempo possibile ogni evento, minimizzandone le conseguenze, coordinando personale APL (personale tecnico, A.V.) ed esterno (operai/tecnici manutentori) e richiedendo l'intervento degli enti di soccorso.

Gli operatori, per ogni evento che si verifica (incidente, turbativa, situazione di pericolo, ecc.) devono agire secondo procedure e direttive definite con l'obiettivo di:

- assicurare il massimo livello di sicurezza lungo la tratta, non solo per la clientela in viaggio, ma anche per il personale operante su strada e per l'ambiente;
- garantire, sempre in sicurezza, il pronto ritorno alle normali condizioni di transitabilità della strada e fluidità della circolazione;

mantenendo aggiornati i propri referenti interni ed i sistemi dedicati alla registrazione e diffusione delle informazioni.

Schematicamente il C.R.I. svolge le seguenti attività:

- verifica, mediante l'utilizzo dei mezzi a disposizione, che il flusso del traffico non presenti anomalie;
- condivide le informazioni utili con tutti gli interlocutori interni ed esterni coinvolti nella gestione di ogni turbativa;
- attiva e coordina l'arrivo di interlocutori interni ed esterni al fine di risolvere nel più breve tempo possibile ogni turbativa/evento sulla tratta con lo scopo di riportare l'infrastruttura in piena efficienza;
- al seguito della comunicazione di fine intervento ricevuta dal personale in campo (interno/esterno) riporta l'infrastruttura alle condizioni di normale esercizio (messaggi sui PMV, rientro delle eventuali logiche di segnalazione, ecc...).
- autorizza e gestisce la posa dei cantieri in base al Programma Lavori settimanale e sulla scorta della reale situazione riscontrabile in rete in rapporto al traffico, eventi e condizioni meteo;
- informa l'utenza in merito alle condizioni di viabilità attraverso i P.M.V.;

- gestisce operativamente il transito dei Transiti Eccezionali.

Gli A.V., di base al Centro di Manutenzione di Mozzate (C.M.), sono deputati alle attività di sorveglianza, intervento diretto e supporto alla regolazione del traffico, e risultano fondamentali per prevenire le turbative della circolazione e per contenerne gli effetti, in termini di sicurezza, fluidità e comfort.

Gli A.V. sono a diretto riporto dell'Ispettore di Tratta che, in casi di traffico intenso o eventi di particolare gravità, oltre al proprio ruolo di interlocutore con le Forze dell'Ordine presenti su strada, svolge anche l'attività di Ausiliario.

Nel rispetto dei principi di sicurezza, dell'incolumità propria e altrui, l'Ausiliario della Viabilità contribuisce a garantire attraverso il continuo collegamento con il C.R.I.:

- la corretta sorveglianza finalizzata a verificare lo stato di funzionalità e di affidabilità dell'infrastruttura;
- interventi tempestivi ed efficaci per rimuovere o, comunque, contenere gli effetti delle possibili cause di turbativa;
- l'aggiornamento delle informazioni alla clientela attraverso i canali a disposizione;
- a richiedere l'attivazione di interventi delle strutture organizzative aziendali degli Enti specificatamente preposti.

L'attività delle squadre copre le 24 ore suddivise in turni. Detti equipaggi, formati da due persone, hanno a disposizione veicoli operativi con specifiche dotazioni di emergenza messe a punto per poter intervenire in sicurezza nelle diverse situazioni (segnaletica verticale, complementare e luminosa per la segnalazione dei cantieri/incidenti, sacchi di terra assorbente e di conglomerato bituminoso, torce a vento, ecc...).

Il pattugliamento fornito dagli A.V. è continuo su tutte le tratte e si concentra prevalentemente sulla A36 e Ex S.S. 35 "Variante di Lentate", essendo queste le infrastrutture con i maggiori volumi di traffico, rispetto alle tratte A59 – Primo lotto della Tangenziale di Como e A60 – Primo lotto della Tangenziale di Varese.

Tale schema operativo rappresenta l'ordinarietà. In situazioni emergenziali o di evento critico la sovrapposibilità e l'interscambio delle tratte di competenza, oltre che il supporto dell'Ispettore di Tratta e di altri soggetti operativi lungo la tratta (si veda il paragrafo seguente) è gestita dal C.R.I. in funzione delle reali necessità

GESTIONE DELLE MANUTENZIONI E PRONTO INTERVENTO SU SINISTRI

La gestione delle manutenzioni civili del corpo stradale e degli impianti presenti lungo le infrastrutture è demandata al personale tecnico interno ad APL che coordina le imprese appaltatrici esterne presenti per 6 giorni alla settimana, per 8/10 ore al giorno lungo le tratte gestite, e reperibili h24, 365 gg/anno in caso di emergenze.

Alle squadre di manutenzioni civili (due squadre composte da tre persone ciascuna), che oltre alle mansioni prettamente manutentive, effettuano un pattugliamento continuo lungo le infrastrutture in esercizio, è assegnato anche il servizio di pronto intervento a seguito di sinistri, in sostituzione o in affiancamento agli A.V..

Data la natura altamente tecnologica delle infrastrutture gestite, ed il particolare sistema di pedaggiamento senza caselli (Free Flow Multi Lane), lungo le tratte sono impiegate due squadre di manutentori impiantistici, anch'esse presenti per 5 giorni alla settimana, per 8 ore al giorno, e reperibili h24, 365 gg/anno in caso di emergenze e guasti agli impianti.

La sede operativa del personale tecnico che gestisce le manutenzioni è il Centro di Manutenzione di Mozzate (C.M. di Mozzate), posto all'uscita di Mozzate della A36, presso cui hanno base anche le squadre di manutenzione e gli A.V..

Presso le tratte A59 – Tangenziale di Como e A60 – Tangenziale di Varese sono presenti altri due Centri di Manutenzione (C.M.), il C.M. di Villaguardia (CO) e il C.M. di Vedano (VA), con diretto accesso alle tratte, utilizzati prevalentemente per l'espletamento dei servizi invernali.



Art. 3 - MISURE TECNICHE, ORGANIZZATIVE E GESTIONALI

GESTIONE DEI CANTIERI

Nella fase di programmazione delle attività, per tutti i fine settimana dei mesi di luglio e agosto, dalle ore 14 del venerdì alle ore 12 del lunedì successivo e, comunque, in tutti quei periodi in cui sono prevedibili le maggiori criticità, è specificato per le imprese l'obbligo di rimozione dei cantieri fissi che possano comportare criticità, oltre che la prescrizione per la Sala Radio della Società a non fornire autorizzazione alla posa dei cantieri in carreggiata che riducano il numero di corsie transitabili.

In particolare, nei giorni di festività svizzere durante le quali si è registrato nelle passate stagioni forte afflusso di traffico proveniente dalla Svizzera verso l'Italia, per le tratte A59 e A60, infrastrutture vicine al confine, non è di norma autorizzata la posa di cantieri che possano ridurre il numero di corsie fruibili.

Nei casi in cui non sia tecnicamente possibile la rimozione dei cantieri fissi, il numero di corsie fruibili all'utenza rimarrà quello corrispondente alla configurazione standard della sezione di carreggiata coinvolta, mediante utilizzo della corsia di emergenza e/o creazione di corsie a calibro ridotto.

Le attività di manutenzione saranno programmate, come da regola, in modo da evitare cantieri nei periodi di maggior criticità. Rimangono vive le eventuali necessità di provvedere a quelle attività di manutenzione che dovessero rendersi necessarie e non procrastinabili a seguito di eventi incidentali o calamità.

PROCEDURE OPERATIVE

Viene garantita la flessibilità delle procedure operative, al fine di consentire la più rapida soluzione delle situazioni emergenziali che si dovessero verificare, attraverso il continuo coordinamento del Centro Radio Operativo che riceve disposizioni puntuali dal Direttore Esercizio e Manutenzione e dal responsabile della Funzione Traffico.

In particolare viene disposta l'intensificazione del pattugliamento da parte degli Ausiliari della Viabilità, ricorrendo all'affiancamento degli stessi da parte dell'Ispettore di Tratta ed impegnando anche le squadre di manutenzione civile nei periodi in cui non saranno impegnate nelle attività di manutenzione.

Particolare attenzione e sensibilizzazione viene rivolta all'attività delle Organizzazioni convenzionate per il Servizio di Soccorso Meccanico, fermo restando la possibilità di valutare il preventivo posizionamento di mezzi di soccorso in corrispondenza dei punti della rete maggiormente critici, in previsione di eventi caratterizzati da punte di traffico particolarmente elevate.

COORDINAMENTO CONCESSIONARIE

Viene garantito il continuo e fattivo interscambio informativo in tempo reale tra la Sala Radio della Società e quella della Direzione 2° Tronco di Autostrade per l'Italia che gestisce le autostrade A8 e A9 interconnesse alle infrastrutture di competenza. Tale interscambio informativo, mirato a garantire la corretta informazione all'utenza, consente una più efficace gestione, anche congiunta, di eventuali eventi emergenziali che dovessero verificarsi.

Quanto sopra in sovrapposizione e opportuno coordinamento con l'attività svolta in rapporto al COPS di Novate, considerato che ad esso fanno capo le notizie reali sulle condizioni della circolazione e del traffico ed il coordinamento delle attività poste in essere.

GESTIONE CODE ED EVENTI

Viene attuata attraverso il continuo monitoraggio della rete, realizzato con i rilievi di immagine da telecamere presenti su tutte le tratte, sia in itinere che in galleria e sulle zone di confine, oltre che con il pattugliamento degli equipaggi della viabilità (A.V.) e delle squadre di manutenzione civile. In particolare nelle gallerie sono presenti telecamere abilitate alla rilevazione dei veicoli fermi, dei contromano e dei pedoni, oltre che sistemi per il rilevamento dei fumi e della temperatura in volta. L'originarsi di questi eventi attiva un allarme che genera su uno o più monitor di Sala Radio le immagini della zona interessata.

L'opportuna segnalazione all'utenza è demandata prioritariamente ai pannelli a messaggio variabile, posti sia all'ingresso delle infrastrutture che in itinere e nelle gallerie, oltre che ai segnali mobili posizionati su carrelli autotrainati e posizionabili lungo le tratte o ai P.M.V. installati sui furgoni in dotazione agli A.V..

In caso di eventi in galleria vengono applicati i Piani di Gestione delle Emergenze, documenti che contengono le procedure da applicare nei casi emergenziali.

In caso le code eccessive o di eventi particolarmente gravi che necessitino di scaricare un tratto congestionato dal traffico, è possibile, in via del tutto estrema e mai praticata fino ad ora e previo coordinamento con le squadre di manutenzione deputate all'installazione della opportuna segnaletica di cantiere, ricorrere agli scambi di carreggiata mediante l'apertura dei varchi presenti, di seguito l'elenco:

A36 (Tratta A8 – A9 e Tratta B1):

- varco 1: PK 0 + 694
- varco 2: PK 2 + 791
- varco 3: PK 5 + 787
- varco 4: PK 7 + 654
- varco 5: PK 8 + 784
- varco 6: PK 10 + 186
- varco 7: PK 11 + 434
- varco 8: PK 13 + 282
- varco 9: PK 14 + 700
- varco 10: PK 16 + 800
- varco 11: PK 17 + 800
- varco 12: PK 19+800
- varco 13: PK 21+800

A59:

- varco 1: PK 1+450

A60:

- varco 1: PK 0 + 650
- varco 2: PK 3 + 020

PORTALI DI ESAZIONE

Autostrada Pedemontana Lombarda è la prima autostrada in Italia senza caselli, nonostante sia a pagamento. Utilizza il sistema di esazione Free Flow, che consente di calcolare l'importo del pedaggio in base all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, senza ricorrere a barriere fisiche.

Per determinare il pedaggio, usa specifiche infrastrutture metalliche, dette "portali", che coprono l'intera carreggiata, sulle quali sono installati dei rilevatori (telecamere, classificatori, antenne, illuminatori, ecc.) che, al passaggio dei veicoli, registrano la targa, attribuiscono la relativa classe volumetrica e determinano il pedaggio. I portali di esazione sono presenti su ogni tratta singola compresa tra due svincoli e sono in grado di rilevare il passaggio dei veicoli su tutte le corsie e in qualsiasi situazione.

INFORMAZIONE ED ASSISTENZA ALL'UTENZA

Viene assicurata la gestione tempestiva dei pannelli a messaggio variabile fissi o montati su carrello mobile (si veda par. "gestione code").

Allo stesso tempo viene incrementata la rete informativa attraverso i media istituzionali ed il sito internet aziendale.

Gli A.V., presenti lungo le tratte 24h/24h, e le squadre di manutenzione civile nel caso non siano impegnate in attività di manutenzione, sono deputati a fornire informazione ed assistenza diretta all'utenza in caso di code o durante i soccorsi a mezzi in avaria.

L'assistenza all'utenza può essere fornita anche da remoto dal Centro Radio Informativo, mediante le colonnine S.O.S. presenti su tutte le tratte, sia in itinere che in galleria (A36: 22 in itinere e 55 in galleria; A59: 2 in itinere e 7 in galleria; A60: 2 in itinere e 43 in galleria), tutte a favore di telecamera. Si precisa inoltre che l'allarme generato qualora le uscite di sicurezza delle gallerie vengano utilizzate dagli utenti consente la visione dell'immagine direttamente sui monitor della Sala Radio della Società.

AREE DI SERVIZIO

APL non ha al momento aree di servizio sulle tratte in gestione.

Art. 4 - PIANO DI GESTIONE DELLE EMERGENZE

Come già espresso nelle premesse, le tratte di APL sono entrate in esercizio da gennaio 2015 con aperture differite nel tempo. Negli otto anni di esercizio si sono rilevati incrementi di traffico. Nonostante i livelli di servizio si siano mantenuti ben al di sotto di quelli critici, si sono comunque individuate misure tecniche, organizzative e gestionali finalizzate a contrastare eventuali condizioni sfavorevoli che, in funzione degli scenari critici nel seguito riportati, assicurano la mobilità del traffico in piena sicurezza nonché la corretta informazione all'utenza.

In particolare si individua come scenario critico un incidente stradale con coinvolgimento di più mezzi che, impedendo la circolazione in sicurezza sulla carreggiata, interamente occupata dai mezzi incidentati o da loro parti, comporti necessariamente l'adozione di una procedura di uscita obbligatoria su uno svincolo posto a monte dell'evento, la deviazione del traffico su altra infrastruttura ovvero in viabilità ordinaria e il successivo rientro in autostrada da un ingresso posto a valle dell'incidente/turbativa.

Detta procedura prevede:

- 1 - informazione Sala Radio della Società → Responsabile Traffico → Direttore Esercizio e Manutenzione in merito allo scenario in atto e della necessità di adozione del Piano di Emergenza;
- 2 - interazione con il COPS di Novate e condivisione delle azioni da intraprendere;
- 3 - interazione con il Sala Radio di Autostrade per l'Italia qualora sia coinvolta nell'evento;
- 4 - uso dei Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) della tratta per informare l'utenza;
- 5 - ricorso ai mezzi operativi disponibili, alle squadre di manutenzione e agli A.V./Ispettore di tratta per attuare quanto stabilito nelle procedure operative;
- 6 - attivazione tempestiva dei mezzi di soccorso eventualmente necessari (meccanici, sanitari, ecc...);
- 7 - coinvolgimento, tramite COPS, delle pattuglie della Polizia Stradale in supporto all'adozione delle misure di restrizione al traffico previste ed attuate e della relativa vigilanza;
- 8 - interessamento degli Enti preposti per garantire, in caso di tempi di risoluzione lunghi, adeguata assistenza all'utenza.

Scenario 1: BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADA A36 –TRATTO COMPRESO TRA A8 E A9 (A36 - TRATTA A)

Nel caso di impossibilità di transito nella carreggiata Est (dir. Como) dell'intera A36-TA, il Piano prevede per il traffico proveniente dalla A8 e diretto verso la A36, che venga temporaneamente lasciato defluire lungo entrambe le direzioni della A8; pertanto, verrà inibito l'accesso alla A36 dallo svincolo di Cassano Magnano (Scenario 1A).

Qualora sia impossibilitato il transito lungo la carreggiata Ovest (dir. A8) dell'intera A36-TA, verrà effettuata l'uscita obbligatoria in A9 per il traffico proveniente dalla A36 e diretto in A8, quindi verranno inibiti temporaneamente gli accessi dalle rampe dello Svincolo di intersezione A9/A36 per il traffico proveniente da entrambe le direzioni della A9 e diretto verso la A36 in direzione A8 (Scenario 1B).

In caso di impedimenti alla circolazione localizzati lungo la A36-TA verranno attuati provvedimenti con deviazione obbligatoria sugli svincoli intermedi a monte dell'evento.

Scenario 1A



Scenario 1B



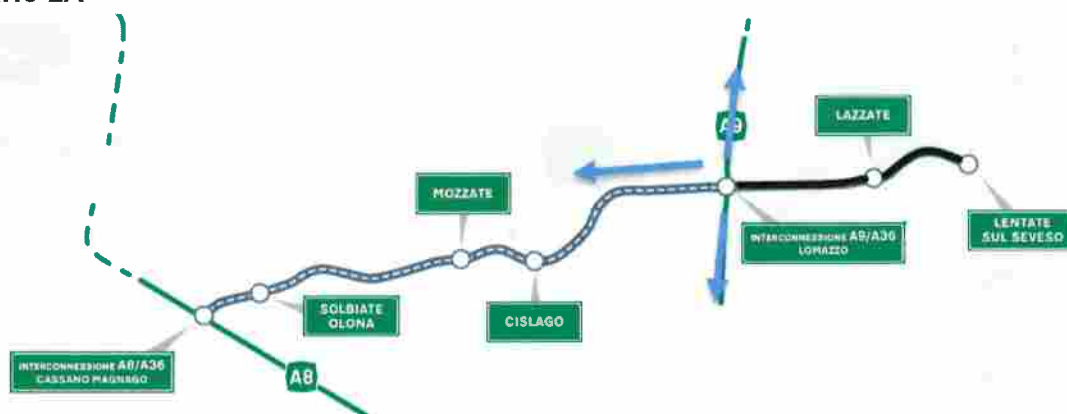
Scenario 2: BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADA A36 –TRATTO COMPRESO TRA A9 E INNESTO SULLA S.P. 35 “VARIANTE DI LENTATE” (A36 - TRATTA B1)

Qualora sia impossibilitato il transito lungo la carreggiata Est (dir. Milano) della A36-B1, Il Piano prevede l'attuazione dell'uscita obbligatoria in A9 per il traffico proveniente dalla A36-TA e diretto verso Milano-Meda; quindi, l'inibizione temporanea degli accessi dalle rampe dello Svincolo di intersezione A9/A36 per il traffico proveniente da entrambe le direzioni della A9 e diretto verso la A36 in direzione Milano-Meda (Scenario 2A).

Nel caso di impossibilità di transito lungo la carreggiata Ovest (dir. A9) della A36-B1, verrà effettuata l'uscita obbligatoria per il traffico proveniente dalla S.P. 35 sullo Svincolo di Lentate S/S (Scenario 2B).

In caso di impedimenti alla circolazione localizzati lungo la A36-B1 potrà essere prevista, quando necessario, l'attuazione dell'obbligo di uscita sullo Svincolo intermedio di Lazzate con il rientro dallo svincolo a valle dell'evento.

Scenario 2A



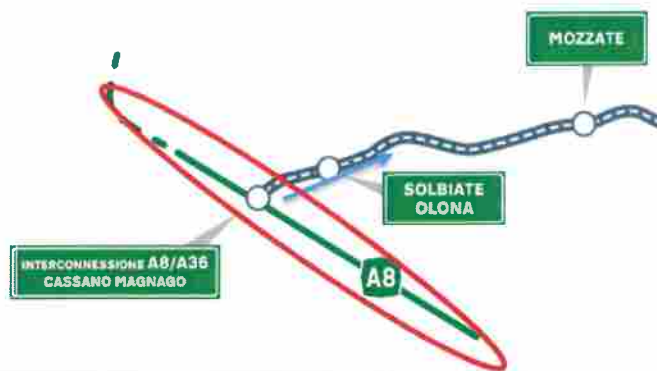
Scenario 2B





Scenario 3: BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADE CONFINANTI CON A36

In caso di blocco del traffico su autostrade confinanti con la A36, il Piano prevede la deviazione del traffico sull'autostrada A36 sfruttando le interconnessioni con la A8, Svincolo di Cassano Magnago (Scenario 3A), e con la A9, Svincolo di Lomazzo (Scenario 3B).

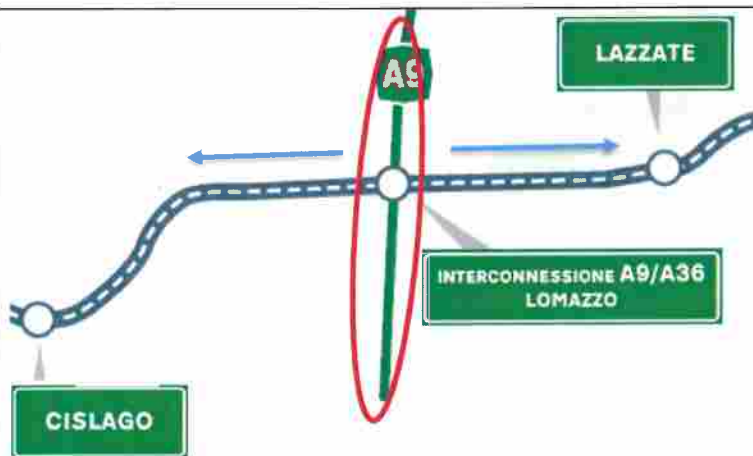
Scenario 3A: deviazione A8 – A36





Legenda:

-  blocco/problematica
-  deviazione

Scenario 3B: deviazione A9 – A36



Legenda:

-  blocco/problematica
-  deviazione

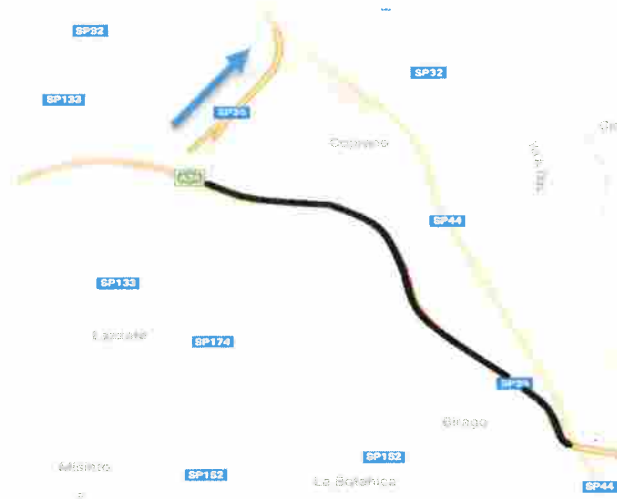
Scenario 4: BLOCCO DEL TRAFFICO SULLA S.P. 35 “VARIANTE DI LENTATE”

In caso di blocco del traffico sulla S.P.35 “Variante di Lentate”, il Piano prevede l’inibizione all’ingresso del traffico in Variante di Lentate

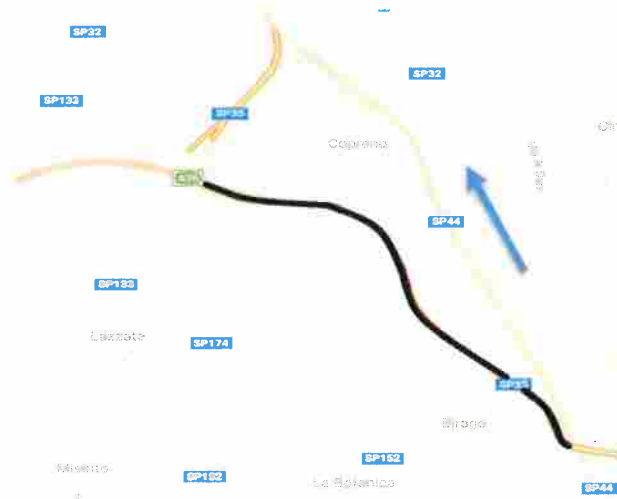
Nel caso di impossibilità di ingresso in Variante di Lentate per l’utenza proveniente dalla A36 verrà realizzata un’uscita obbligatoria sullo Svincolo di Lentate S/S (Scenario 4A).

Nel caso di impossibilità di ingresso in Variante di Lentate per l’utenza proveniente da Milano invece verrà realizzata un’uscita obbligatoria sullo Svincolo di Lentate Sud verso la S.P. 44 (Scenario 4B).

Scenario 4A

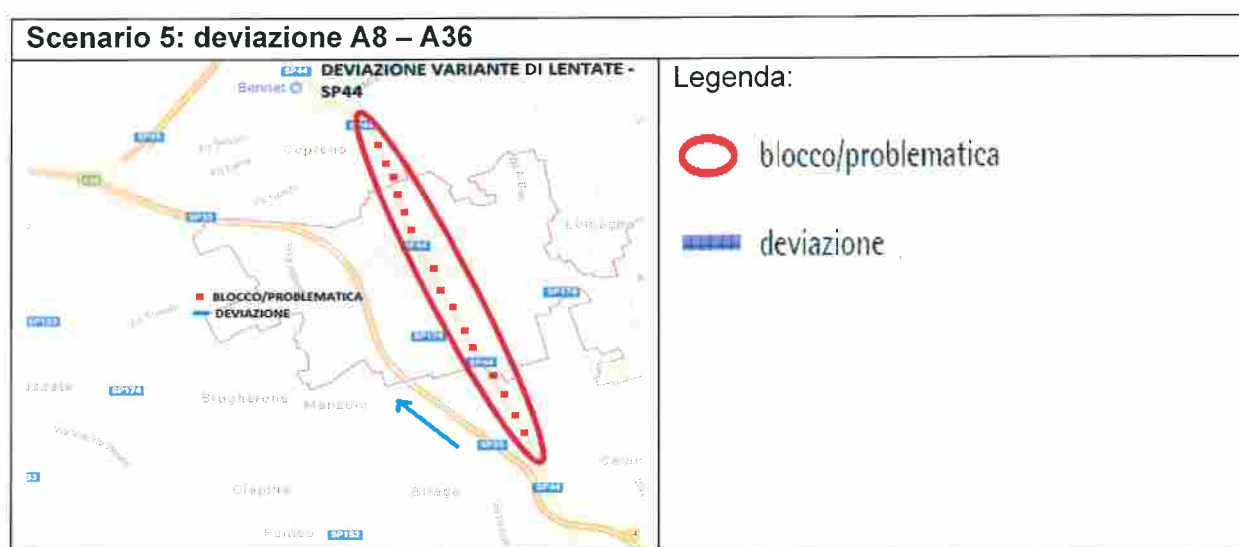


Scenario 4B



Scenario 5: BLOCCO DEL TRAFFICO SU STRADA PROVINCIALE CONFINANTE CON LA VARIANTE DI LENTATE

In caso di blocco sulla SP44 il Piano prevede la deviazione del traffico da e verso Sud, obbligatoriamente verso la "Variante di Lentate" con possibilità di uscire allo svincolo di Lentate S/S e proseguire in direzione Nord, ovvero di entrare in A36 verso la direzione Ovest.



Nel caso di impossibilità di ingresso in A60 direzione Est, il Piano prevede l'attuazione della deviazione obbligatoria sullo Svincolo di Gazzada Morazzone, facendo proseguire la marcia lungo entrambe le carreggiate dell'autostrada A8 (Scenario 6A).

Nel caso di impossibilità di ingresso in A60 direzione Ovest, per il traffico proveniente dalla S.S. 712 verrà disposta un'uscita obbligatoria sullo svincolo di Vedano Olona e interdetto l'accesso al medesimo svincolo per il traffico proveniente dalla viabilità ordinaria (Scenario 6B).

Scenario 6A



Scenario 6B



Scenario 7: BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADA E STRADA STATALE CONFINANTE CON A60 – PRIMO LOTTO DELLA TANGENZIALE DI VARESE

In caso di blocco del traffico su entrambe le direzioni dell'autostrada A8, a Nord verso Varese e a Sud direzione Milano, il Piano prevede la deviazione del traffico in tangenziale A60 Est (Scenario 7A). In caso di blocco prolungato in SP57 il traffico potrà essere temporaneamente deviato in A60 (Scenario 7B).

Scenario 7A: deviazione A8 – A60



Scenario 7B: deviazione SP57 – A60

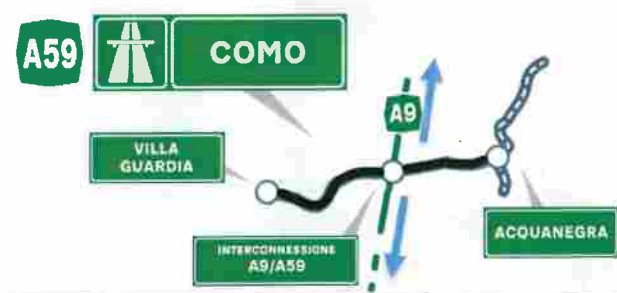


Scenario 8: BLOCCO DEL TRAFFICO SU A59 – PRIMO LOTTO DELLA TANGENZIALE DI COMO

Nel caso di impossibilità totale di transito in entrambe le direzioni della A59 (Est/Ovest), il Piano prevede che venga interdetto l'accesso al traffico proveniente da entrambe le direzioni della A9 e diretto verso la A59 e verranno chiusi gli accessi per il traffico proveniente dalla viabilità ordinaria, dagli svincoli di Villa Guardia e Acquanegra (Scenari 8A e 8B).

In caso di impedimenti alla circolazione localizzati lungo la A59 verranno attuati puntualmente provvedimenti comprensivi di deviazioni obbligatorie e chiusura degli ingressi alla A59.

Scenario 8A

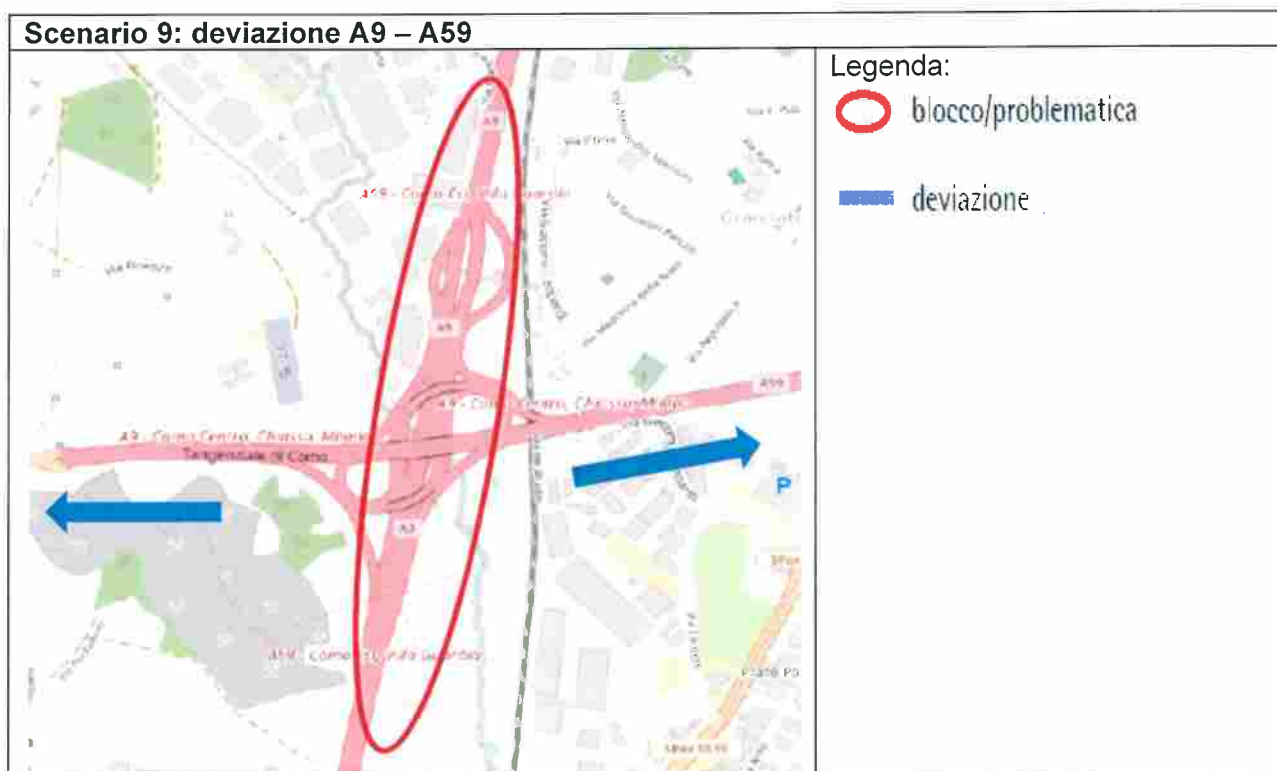


Scenario 8B



Scenario 9: BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADA CONFINANTE CON A59 – PRIMO LOTTO DELLA TANGENZIALE DI COMO

In caso di blocco del traffico su autostrada confinante con la A59, il Piano prevede che venga impedita temporaneamente la marcia su autostrada A9 in entrambe le direzioni, a Nord verso Como e a Sud direzione Milano, deviando il traffico in A59 dallo svincolo di Grandate.



Art. 5 – PROGRAMMAZIONE DEI CANTIERI INAMOVIBILI NEL PERIODO ESTIVO

Attualmente non sono programmati cantieri inamovibili durante la stagione estiva 2023.
Sarà premura del Gestore informare la DGVCA ed il Concedente CAL qualora tale previsione venisse disattesa a fronte di situazioni emergenziali.




Art. 6 – COMPETENZE PER TERRITORIO DELLE PREFETTURE E UTENZE TELEFONICHE UTILI

COMPARTIMENTO POLSTRADA MILANO	
Centro Operativo Compartimentale (C.O.C.)	Operatore Radio 02/32678508 02/32678509 02/32678510 (fax)
Centro Operativo Polizia Stradale (COPS)	Operatore Radio 02/3520227 02/39100186 (fax)

DIREZIONE ESERCIZIO E MANUTENZIONE (D.E.M.) AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA A36 – A59 – A60 – S.P. 35 “Variante di Lentate”	
Centro Radio Informativo	Operatore Radio 02/67741540/1/2/3/4/5 031451941 031564546

Il Direttore Esercizio e Manutenzione
Avv. Michele Massaro



PIANO DI GESTIONE EMERGENZE INVERNALI 2023 - 2024

**A36 – Autostrada Pedemontana
Tratte A8-A9 – B1**

“Variante di Lentate” Ex S.S. 35

A59 – Primo lotto della Tangenziale di Como

A60 – Primo lotto della Tangenziale di Varese

DIREZIONE ESERCIZIO E MANUTENZIONE

PIANO DI GESTIONE EMERGENZE INVERNALI

PREMESSA.....	3
Art.1 – FINALITA’ DEL PIANO DI GESTIONE EMERGENZE INVERNALI	4
Art.2 – LA RETE DI AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA.....	5
Art.3 – TRATTE AUTOSTRADALI ASSOGETTATE A ORDINANZA OBBLIGO PNEUMATICI INVERNALI O CATENE A BORDO	7
Art.4 – RACCOLTA TEMPESTIVA DELLE INFORMAZIONI METEOROLOGICHE.....	7
Art.5 - PIANO SERVIZIO INVERNALE.....	8
Art.6 - INFORMAZIONE ALL’UTENZA IN FUNZIONE DELL’EVOLUZIONE DEL FENOMENO NEVOSO.....	19
Art.7 - SCAMBIO DEI FLUSSI INFORMATIVI.....	22
Art.8 – PIANO DI GESTIONE DEL TRAFFICO IN SITUAZIONE EMERGENZIALE.....	26
8.1 - BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADE E STRADE STATALI CONFINANTI.....	27
8.2 - FASI OPERATIVE PER LA GESTIONE DEGLI EVENTI INVERNALI.....	33
Art.9 – FERMO TEMPORANEO DEI MEZZI PESANTI.....	51
Art.10 – FERMO TEMPORANEO DEI MEZZI PESANTI E RELATIVI TRATTI DI ACCUMULO ED ESTENSIONI	54
Art.11 – UTENZE TELEFONICHE UTILI.....	55

PREMESSA

Il presente documento, elaborato sulla base dei risultati di specifici incontri organizzati con i diversi Enti coinvolti, si pone come obiettivo quello di definire, pianificare, rendere omogenee e coordinate tutte le iniziative da adottare nel caso in cui le tratte autostradali in gestione ad Autostrada Pedemontana Lombarda (di seguito anche “APL” o “Società”) e quelle di viabilità ordinaria correlate, siano interessate da eventi nevosi di intensità tale da mettere in crisi la fluidità e la sicurezza della circolazione autostradale, con conseguenze anche sulla circolazione stradale circostante, rendendo necessari interventi a soccorso dell’utenza.

L’elaborato è scaturito dalla necessità di dare organica attuazione al “Protocollo Operativo”, siglato per la prima volta, con la partecipazione anche delle Associazioni degli autotrasportatori, il 14 dicembre 2005 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente l’obiettivo di regolamentare la circolazione dei mezzi pesanti in autostrada in presenza di neve.

Il presente piano viene inoltre partecipato a tutte le istituzioni locali a livello provinciale, aventi competenza in materia di pianificazione e gestione delle emergenze (Organi di Polizia Stradale, Regione, Provincia, Comuni attraversati dall’autostrada, Anas, Vigili del Fuoco, 118, ecc.), per le conseguenti intese e raccordi, atteso che rilevanti precipitazioni nevose potrebbero produrre situazioni emergenziali tali da richiedere il coinvolgimento coordinato di più Enti e Amministrazioni per il loro superamento.

Nel presente piano di intervento risulta di particolare importanza lo scambio delle informazioni tra i diversi Enti secondo un “codice colore” che indichi con esattezza lo stato o livello di criticità della circolazione e che possa essere riconosciuto ed utilizzato da tutti i destinatari.

In quest’ottica, è stata confermata la classificazione delle soglie relative all’emergenza neve, come anche richiamata nelle “linee guida per la gestione coordinata delle emergenze invernali su aree geografiche vaste con interessamento di più concessionarie autostradali”, valida su tutto il territorio nazionale, nella quale viene indicato, per ciascun colore, il graduale peggioramento delle condizioni meteorologiche e l’attività già posta in essere dai Gestori Autostradali e dalla Polizia Stradale.

Inoltre, è stato individuato per la Società e per la Polizia Stradale, un’unica fonte deputata alla divulgazione delle notizie: Centro Operativo Autostradale COA, considerato che ad essi fanno capo le informazioni reali sulle condizioni della circolazione e del traffico ed il coordinamento delle attività conseguenti.

Per quanto riguarda specificamente le infrastrutture autostradali, v’è anche da evidenziare che le procedure definite a livello nazionale e regionale perseguono comunque l’obiettivo di consentire, ove possibile e sempre in condizioni di sicurezza, il proseguimento della circolazione di tutti i veicoli, ricorrendo a blocchi o deviazioni di mezzi pesanti solo eccezionalmente. In particolare, sono state individuate le aree/nodi più esposti a criticità della circolazione stradale derivanti da eventi nevosi, lungo i quali si è previsto di attuare, nell’ambito della gestione dell’emergenza neve (codici giallo e rosso), un divieto di transito temporaneo per i mezzi pesanti.

Art. 1 – FINALITA' DEL PIANO DI GESTIONE EMERGENZE INVERNALI

Il presente Piano di Gestione Emergenze Invernali ha lo scopo di:

- adottare in caso di persistente precipitazione nevosa, o altro fenomeno meteo particolarmente avverso, ogni opportuna e idonea cautela per garantire la percorribilità della rete in concessione in condizioni di sicurezza;
- garantire il più efficace coordinamento tra Viabilità Italia, il Compartimento della Polizia Stradale per la Lombardia, il C.O.A., il Centro Radio Informativo della Società (Sala Radio) e la Direzione Esercizio e Manutenzione (di seguito anche "DEM") cui compete il servizio di prevenzione invernale e sgombero neve;
- garantire la corretta e tempestiva informativa agli utenti in transito mediante PMV, coerentemente ed in aderenza ai glossari elaborati dalla Società e da AISCAT;
- assicurare tutte le forme di assistenza necessaria per gli utenti in transito;
- prestare ogni possibile assistenza e collaborazione a tutto il personale preposto allo svolgimento delle operazioni invernali per la più agevole e sicura manovra dei mezzi sgombraneve e spargisale impiegati nelle operazioni di prevenzione e trattamento, anche mediante apertura regolamentata dei varchi by – pass in previsione di evento con possibile criticità;
- evitare che l'eventuale rallentamento e/o arresto del traffico determini la formazione di file parallele di automezzi che possano bloccare la carreggiata, pregiudicando così il tempestivo intervento delle squadre preposte alle operazioni invernali e/o dei mezzi di soccorso;
- regolare il transito da parte dei mezzi pesanti sui tratti interessati dall'innevamento, così da non pregiudicare la fluidità del traffico ed il transito dei mezzi spargisale e sgombraneve, mediante operazioni di filtro dinamico (o fermo temporaneo) ovvero uscita obbligatoria e accumulo in aree esterne all'autostrada;
- interdire l'accesso in autostrada ai mezzi pesanti e più in generale a tutti i veicoli laddove le condizioni di innevamento siano tali da pregiudicare la sicura circolazione lungo una o entrambe le direttrici di marcia, mediante segnaletica di chiusura già predisposte sui rami di svincolo in entrata ed in uscita dalle competenze di Autostrada Pedemontana Lombarda.

Art. 2 - LA RETE DI AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Autostrada A36 (Tratta A8 – A9) compresa tra il km 0 + 0,00 (svincolo n.1 Cassano Magnano – Interconnessione A8) ed il km 15+0,00 (svincolo di Lomazzo – Interconnessione A9):



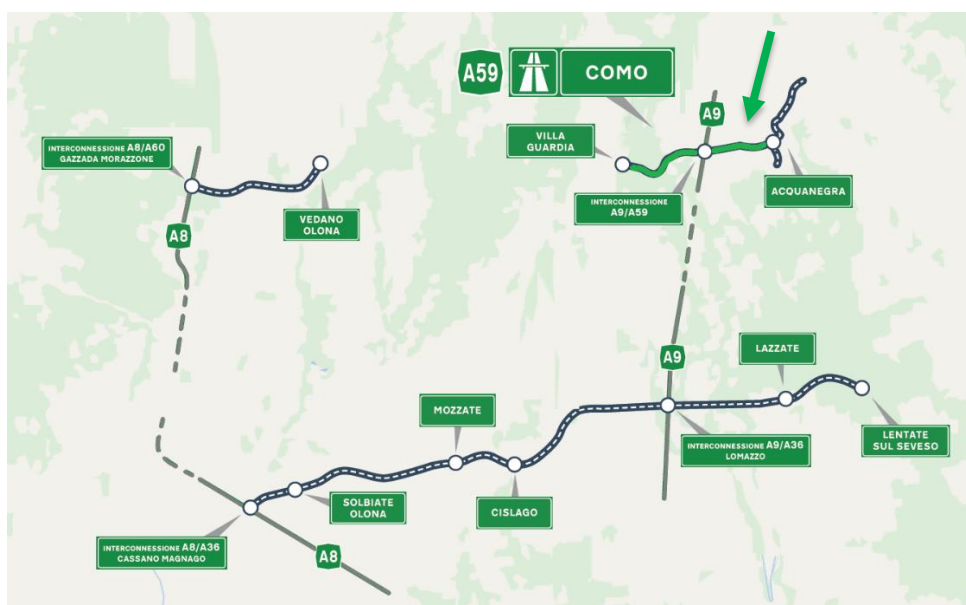
Autostrada A36 (Tratta B1) compresa tra il km 15+0,00 (svincolo di Lomazzo – Interconnessione A9) e il km 22 + 0,00:



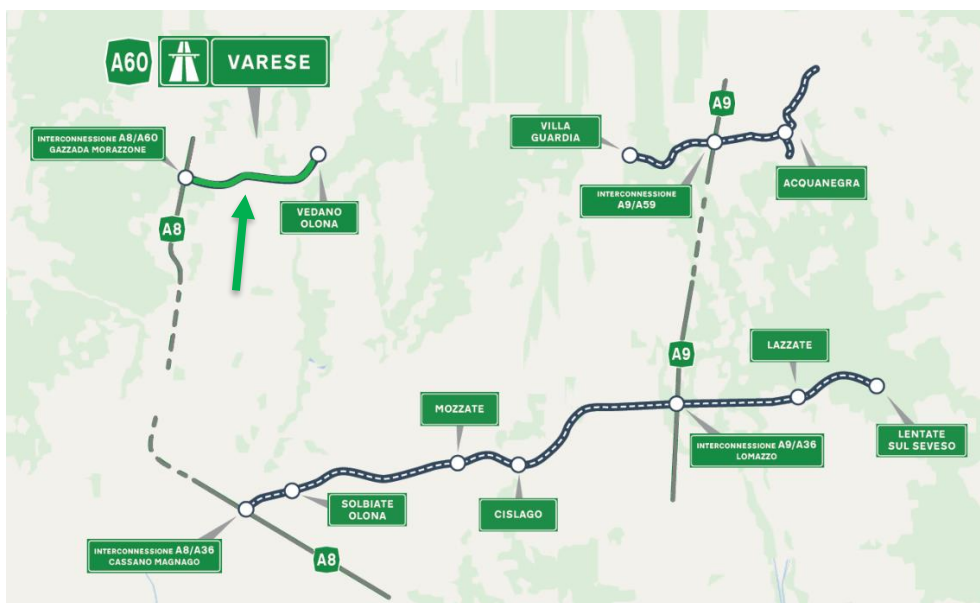
Ex S.S. 35 “Variante di Lentate, che collega la tratta B1 dal km 22+ 0,00 alla Statale dei Giovi 35 “Milano – Meda”:



Tangenziale A59 compresa tra il km 0,00 (Villaguardia) ed il km 2+900 (Acquanegra):



Tangenziale A60 compresa tra il km 0 + 0,00 (svincolo n.1 Gazzada – Interconnessione A8) e il km 4 + 900,00 (innesto su S.S. 712 “Tangenziale Est di Varese”):



Art. 3 – TRATTE AUTOSTRADALI ASSOGETTATE A ORDINANZE “OBBLIGO PNEUMATICI INVERNALI O CATENE A BORDO”.

Autostrada A36 (Tratta A8-A9 e B1) e Ex S.S. 35 “Variante di Lentate”: **Ordinanza n. 39/2015**

Autostrada A59 - Primo Lotto della Tangenziale di Como: **Ordinanza n. 40/2015**

Autostrada A60 – Primo Lotto della Tangenziale di Varese: **Ordinanza n. 3/2015**

Art. 4 - RACCOLTA TEMPESTIVA DELLE INFORMAZIONI METEOREOLOGICHE

Unitamente ai bollettini di vigilanza meteorologica diramati dal Dipartimento di Protezione Civile e gli avvisi di avverse condizioni meteo emessi da Regione Lombardia, la raccolta tempestiva delle informazioni meteorologiche viene garantita mediante un servizio dedicato, erogato da un Centro Meteo di primaria importanza. In particolare, 24 ore su 24 si dispone di previsione di eventi meteorologici avversi lungo le tratte autostradali di competenza; tale servizio è attivo dal 1° novembre al 15 aprile.

L'allerta meteo scatta in caso di previsione di:

- fenomeni alluvionali (rischio di allagamenti a causa di piogge molto intense e persistenti);
- freezing rain (pioggia ghiacciata);
- nevicate con rischio di neve al suolo e/o schiacciamento;
- nebbia;
- ghiaccio (rischio di formazioni di ghiaccio sulla sede stradale).

Tali allerte sono mirate agli specifici tratti autostradali di competenza.

Particolare attenzione viene data alla previsione del fenomeno NEVE, in modo da consentire la predisposizione anticipata di uomini e mezzi per contrastare l'evento e non creare intralcio alla circolazione.

Art. 5 – PIANO SERVIZIO INVERNALE

Struttura del servizio

La responsabilità del servizio è affidata alla Direzione Esercizio e Manutenzione di Autostrada Pedemontana Lombarda.

Al fine di garantire la puntuale attuazione del servizio, le tratte autostradali di competenza vengono supportate dai Centri di Manutenzione, ove stazionano il personale ed i mezzi dedicati all'espletamento del servizio.

I Centri di Manutenzione, suddivisi per le tratte di competenza, sono di seguito elencati:

- per l'Autostrada A36 (Tratte A8 – A9 e B1), compresa tra il km 0 + 0,00 (Svincolo Cassano Magnano – Interconnessione A8) e il km 22 + 0,00 e per la Ex S.S. 35 "Variante di Lentate, che collega la tratta B1 alla Statale dei Giovi 35 "Milano – Meda":
 - Centro di Manutenzione di Mozzate (km 8 + 113);
- per la Tangenziale A59, compresa tra il km 0,00 (Villaguardia) ed il km 2 + 900 (Acquanegra);
 - Punto di Manutenzione di Villaguardia (km 0 + 100);
- per la Tangenziale A60, compresa tra il km 0 + 0,00 (svincolo n.1 Gazzada – Interconnessione A8) e il km 4 + 900 (innesto su S.S. 12 "Tangenziale Est di Varese");
 - Punto di Manutenzione di Vedano Olona (sito sullo svincolo di Vedano Olona al km 4 + 600);

La gestione dei by-pass per operazioni conseguenti alla gestione di situazioni emergenziali è già prevista sulle varie tratte.

Di seguito il dettaglio relativo ai by-pass presenti lungo le tratte.

A36 (Tratta A8 – A9 e Tratta B1):

- varco 1: PK 0 + 694
- varco 2: PK 2 + 791
- varco 3: PK 5 + 787
- varco 4: PK 7 + 654
- varco 5: PK 8 + 784
- varco 6: PK 10 + 186
- varco 7: PK 11 + 434
- varco 8: PK 13 + 282
- varco 9: PK 14 + 700
- varco 10: PK 16 + 800
- varco 11: PK 17 + 800
- varco 12: PK 19 + 800
- varco 13: PK 21 + 800

A59:

- varco 1: PK 1 + 450

A60:

- varco 1: PK 0 + 650
- varco 2: PK 3 + 020

Personale

Per lo svolgimento del servizio viene impiegato personale di imprese esterne, complessivamente 38 risorse (35 tra operatori e assistenti per le operazioni di montaggio/smontaggio attrezzature e le cantierizzazioni che possono rendersi necessarie e n° 3 coordinatori, ognuno dei quali dislocato su ogni centro/posto neve).

Per l'organizzazione del servizio, inteso come programmazione delle uscite degli spargi-cloruri per prevenzione ghiaccio, oppure l'ordine di stazionamento e/o uscita dei mezzi spalaneve, viene cooptato in reperibilità personale di comprovata esperienza, prevalentemente appartenente alla Direzione Esercizio e Manutenzione di Autostrada Pedemontana Lombarda.

Con riferimento al personale interessato per lo svolgimento del servizio in argomento si rileva che l'orario diurno o notturno sarà alternato o continuato secondo una turnazione settimanale prestabilita dalla Direzione dell'Esecuzione del Contratto dei Servizi Invernali, che si riserva la facoltà di posticipare o anticipare l'orario di inizio lavoro o prolungarlo secondo necessità.

Presso il Centro Radio Informativo della Società, al fine di coordinare le operazioni delle imprese esterne ed effettuare il controllo delle attività e dei dati di temperatura e umidità forniti dalle centraline meteo saranno sempre presenti n. 1 responsabile e n. 2 operatori.

Stante quanto sopra, si precisa inoltre che, almeno n.1 equipaggio degli Ausiliari alla Viabilità della Società è costantemente in servizio h. 24, indipendentemente dalle condizioni meteo.

Organizzazione del servizio

Le attrezzature utilizzate per l'espletamento del servizio sono per lo più di proprietà della Società e consistono in spargitori di cloruri solidi e liquidi (9/11 mc) e lame sgombraneve (4 m), le quali vengono installate su mezzi forniti da Imprese esterne, alcuni presenti 24 ore su 24 e deputati al servizio di prevenzione, altri reperibili su chiamata, con l'obbligo di presentarsi al punto di raduno (Centri di Manutenzione di Autostrada Pedemontana Lombarda) entro 1 ora dall'avviso telefonico.

In caso di nevicata probabile, secondo le informazioni meteo, i mezzi reperibili vengono allertati in anticipo in modo da poter essere operativi dall'inizio del fenomeno nevoso.

Ogni Centro di Manutenzione è provvisto di un deposito di cloruro solido, disponibile per le attività di prevenzione e in nevicata, oltre che di silos per lo stoccaggio del cloruro di calcio in soluzione.

In caso di allerta neve vengono altresì predisposti all'intervento i mezzi di soccorso meccanico atti alla rapida rimozione dei veicoli leggeri e pesanti.

Mezzi coinvolti nel servizio per tratta di competenza e personale di ditte appaltatrici del servizio

Di seguito viene riportato il dettaglio delle risorse, in termini di personale e mezzi, dislocate presso i vari posti di manutenzione.

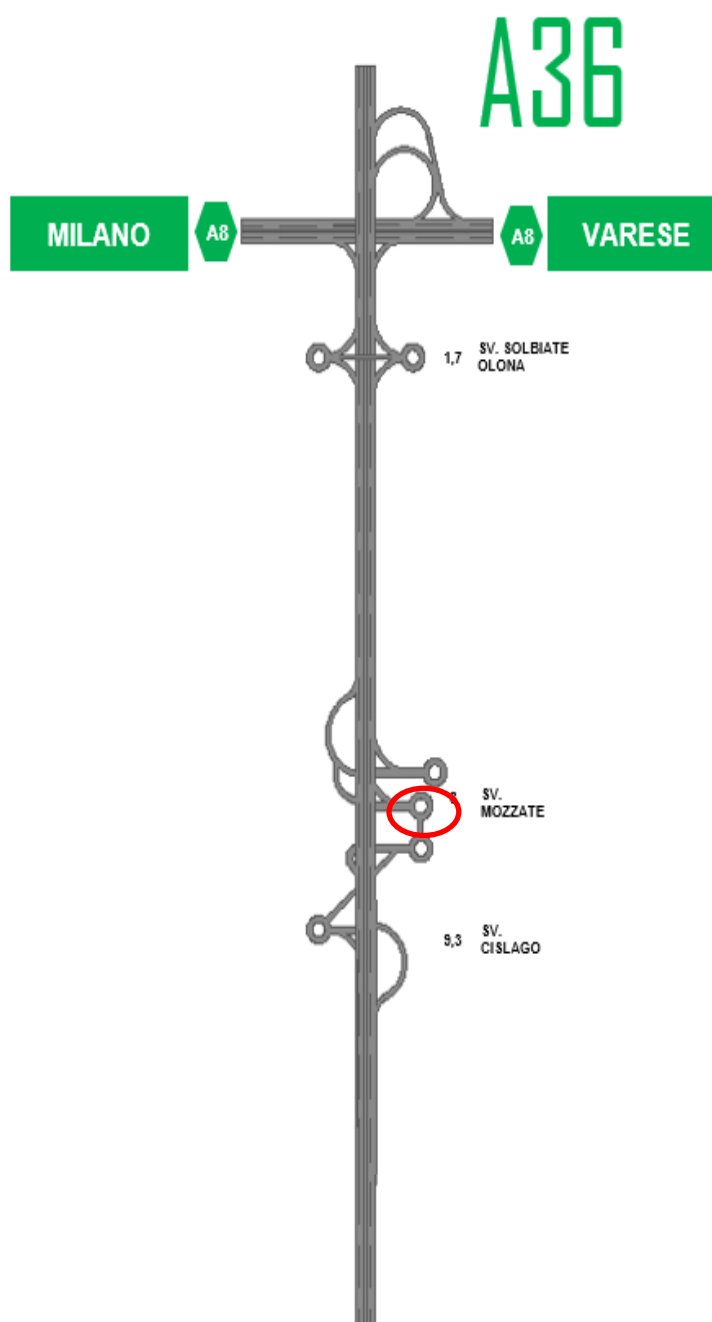
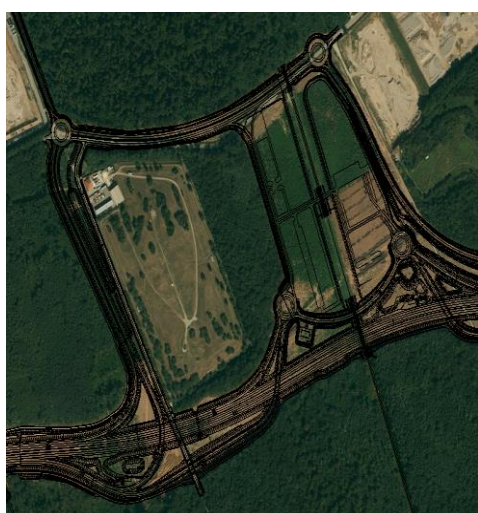
Autostrada A36 (Tratte A8 – A9 e B1) compresa tra il km 0 + 0,00 (svincolo n.1 Cassano Magnano – Interconnessione A8) e il km 22 + 0,00 e per la Ex S.S. 35 “Variante di Lentate, che collega la tratta B1 dal km 22+ 0,00 alla Statale dei Giovi 35 “Milano – Meda”:

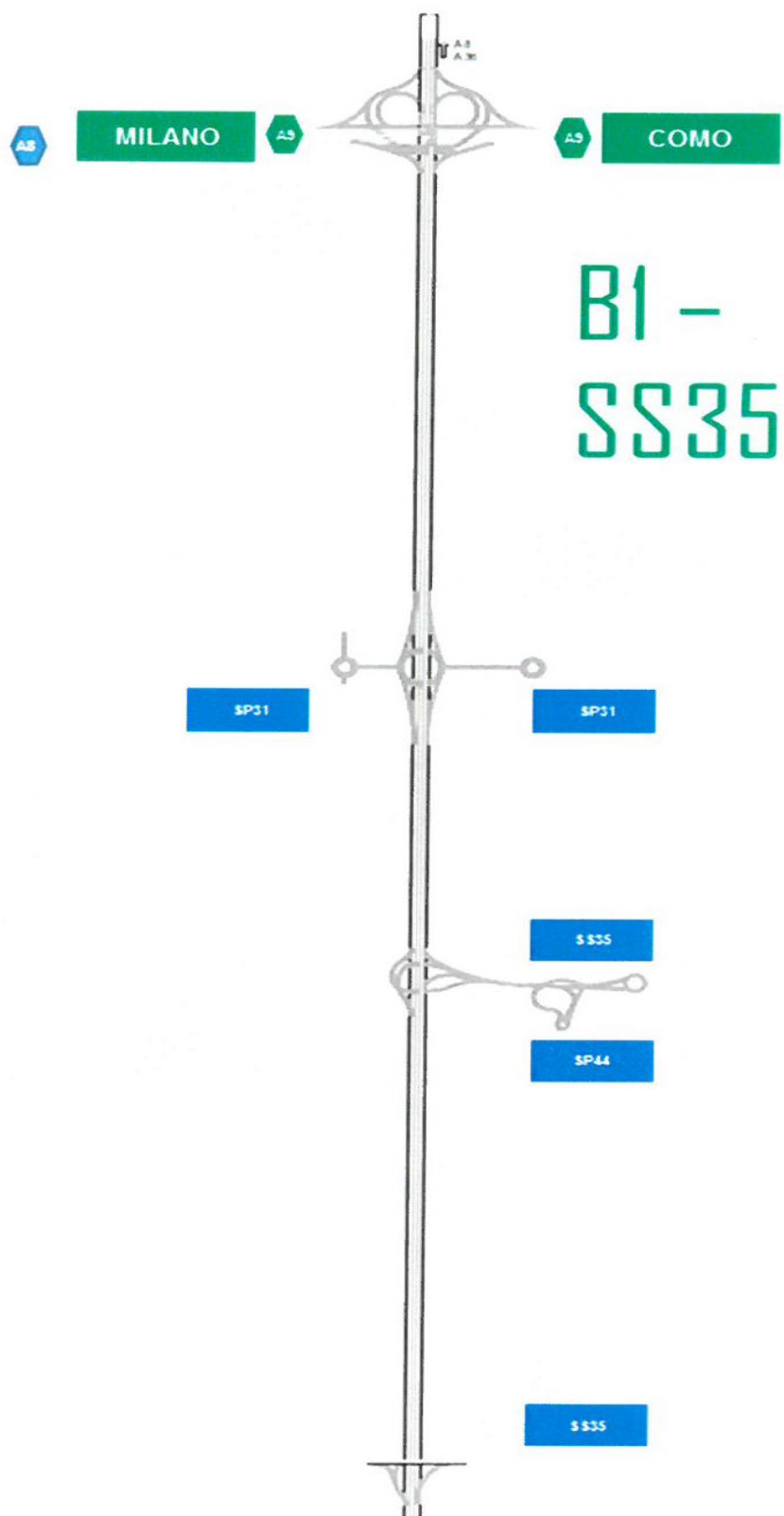


CENTRO DI MANUTENZIONE DI MOZZATE



servizio per intera
A36 (Tratta A8 – A9 e B1) e
“Variante di Lentate”





CENTRO OPERATIVO 1 – DOTAZIONI PRESENTI PRESSO IL CENTRO DI MANUTENZIONE DI MOZZATE

Mezzi Invernali:

n° 1 pala gommata (con benna senza denti) da mc. 2 con potenza di HP 80/100 e sbraccio adeguato al caricamento degli spargisale;

n° 1 trattore idoneo per l'impiego di **lama sgombraneve** da 3 o 4 m;

n° 4 autocarri idonei all'impiego contemporaneo di **lame sgombraneve e spargisale**, con spargisale e lama montati;

n° 4 autocarri con portata utile oltre q.li 150/160 idonei per l'impiego di **spargisale**;

n° 1 autocarro con portata utile oltre q.li 150/160 idonei per l'impiego di **irroratrice**;

n° 9 autocarri con portata utile oltre q.li 80/100 idonei per l'impiego di **lame sgombraneve**;

n° 1 autocarro munito di grù, idoneo all'occorrenza per l'impiego di lame, con portata utile di 7 t., per **carico e scarico degli spargisale** sugli autocarri forniti dall'Impresa.

Personale:

n° 20 operatori;

n° 1 coordinatore.

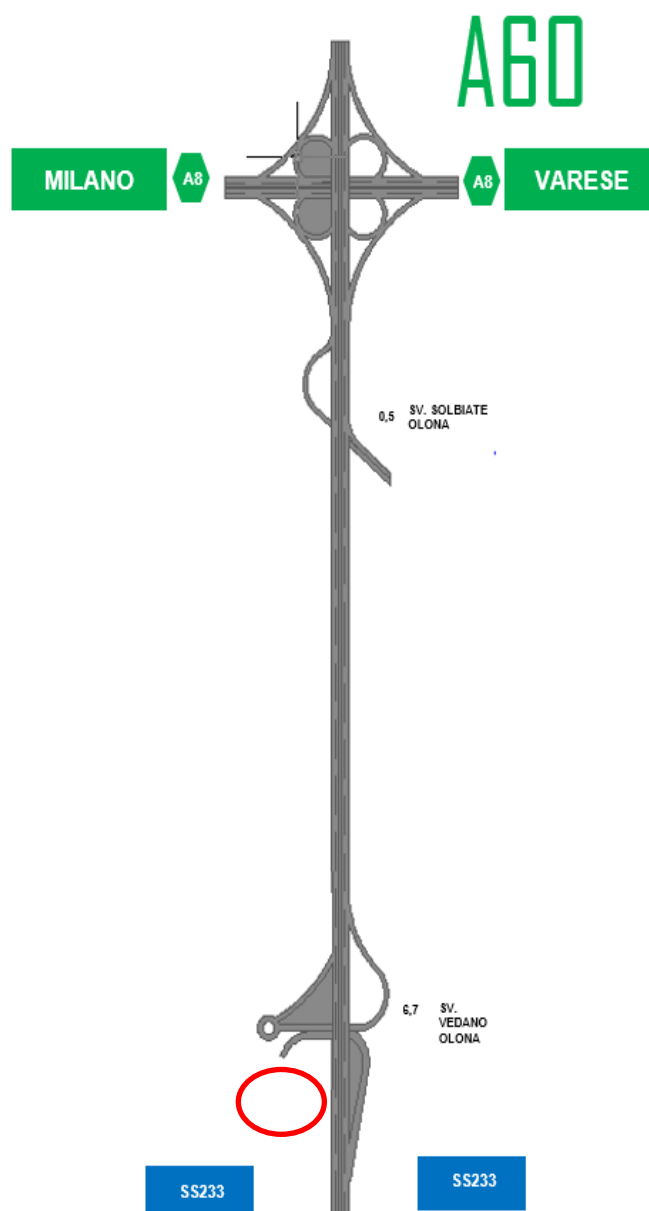
Tangenziale A60 compresa tra il km 0 + 0,00 (svincolo n.1 Gazzada – Interconnessione A8) e il km 4 + 900,00 (innesto su S.S. 12 “Tangenziale Est di Varese”)



**PUNTO DI MANUTENZIONE
DI VEDANO**



**servizio per intera
A60**



CENTRO OPERATIVO 2 – DOTAZIONI PRESSO IL PUNTO DI MANUTENZIONE DI VEDANO

Mezzi Invernali:

n° 1 pala gommata (con benna senza denti) da mc. 2 con potenza di HP 80/100 e sbraccio adeguato al caricamento degli spargisale;

n° 1 trattore idoneo per l'impiego di **lama sgombraneve** da 3 o 4 m;

n° 2 autocarri idonei all'impiego contemporaneo di **lame sgombraneve e spargisale**, con spargisale e lama montati;

n° 4 autocarri con portata utile oltre q.li 80/100 idonei per l'impiego di **lame sgombraneve**;

Personale:

n° 8 operatori;

n° 1 coordinatore.

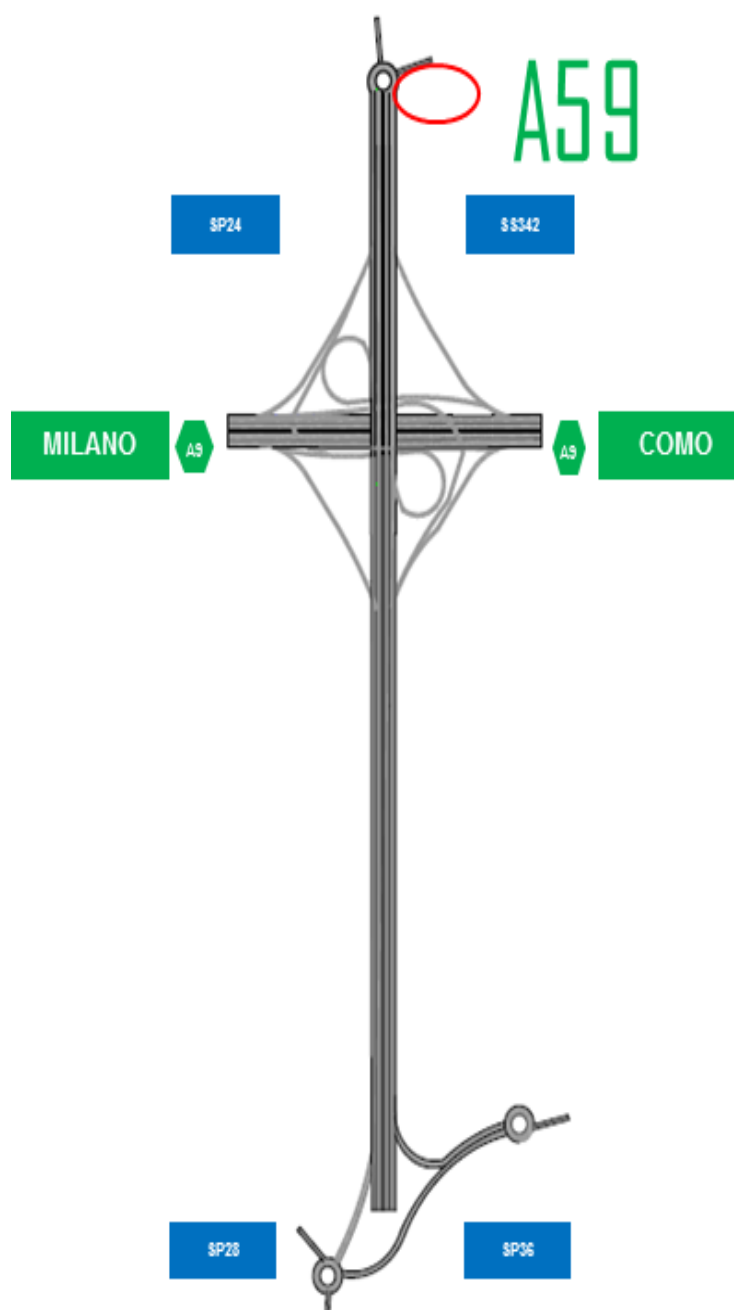
Tangenziale A59 compresa tra il km 0,00 (Villa Guardia) ed il km 2+900 (Acquanegra).



**PUNTO DI MANUTENZIONE
DI VILLAGUARDIA**



**servizio per intera
A59**



CENTRO OPERATIVO 3 – DOTAZIONI PRESSO IL PUNTO DI MANUTENZIONE DI VILLAGUARDIA

Mezzi Invernali:

n° 1 pala gommata (con benna senza denti) da mc. 2 con potenza di HP 80/100 e sbraccio adeguato al caricamento degli spargisale;

n° 2 autocarri idonei all'impiego contemporaneo di **lame sgombraneve e spargisale**, con spargisale e lama montati;

n° 1 autocarro con portata utile oltre q.li 150/160 idoneo per l'impiego di **spargisale**;

n° 3 autocarri con portata utile oltre q.li 80/100 idonei per l'impiego di **lame sgombraneve**;

Personale:

n° 7 operatori;

n° 1 coordinatore.

FLESSIBILITÀ OPERATIVA

In relazione alla necessità di garantire la massima efficienza operativa, congruentemente a quanto richiamato nelle disposizioni impartite dalla Concedente, le procedure riportate nel presente Piano illustrano le attività funzionali alla gestione degli eventi di viabilità invernale in condizioni di ordinarietà.

Ne consegue che per fronteggiare qualsivoglia situazione non rientrante nelle suddette condizioni, sarà possibile una variazione e un relativo adattamento delle risorse e dei metodi operativi indicati nel Piano stesso, con eventuale diversa allocazione delle risorse nelle tratte o nei luoghi ove è in atto una situazione non ordinaria.

L'orario diurno o notturno potrà essere alternato o continuato secondo una turnazione settimanale prestabilita, con riserva di posticipare o anticipare l'orario di inizio del servizio o prolungarlo secondo necessità.

Verranno assicurate comunque le dotazioni minime e necessarie per garantire le condizioni di circolazione in sicurezza.









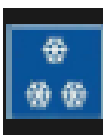



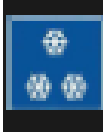



In base alle previsioni meteo, verrà valutato di volta in volta il numero di mezzi e le risorse necessarie per la gestione degli eventi. Usualmente ogni evento ordinario sarà trattato con un adeguato intervento di prevenzione, e con l'eventuale ausilio dei mezzi reperibili (prima gli spargi - cloruri e poi i mezzi sgombra – neve).





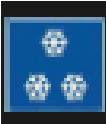









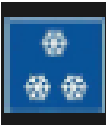

La Società si riserva in ogni caso la facoltà di integrare all'occorrenza ulteriori mezzi e risorse per l'espletamento del servizio invernale.

Art. 6 – INFORMAZIONE ALL'UTENZA IN FUNZIONE DELL'EVOLUZIONE DEL FENOMENO NEVOSO



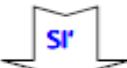
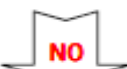
L'informazione di cui sopra è connessa al livello delle soglie di allerta codificate in ambito nazionale. Nella tabella riepilogativa che segue si identificano i testi dei PMV adottati nell'ambito del Piano di Gestione delle Emergenze Invernali in funzione del livello di allerta.


CODICE DI ALLERTA NEVE	STATO DELL'EVENTO
"ZERO"	emessa allerta meteo ad alto impatto
VERDE	precipitazione imminente - strutture pronte ad operare
GIALLO	neve in atto con intensità non critica e senza effetti sul deflusso del traffico
	neve in atto con intensità non critica ma su tratti impegnativi per tracciato e/o traffico o con tendenza in aumento
ROSSO	nevicata intensa gestita in avvicinamento al limite delle potenzialità/possibilità
NERO	primi veicoli posti di traverso sulla carreggiata
	veicoli posti di traverso in più punti o stima di tempi non brevi per risolvere il primo blocco


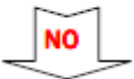
CODICE DI ALLERTA NEVE		POSSIBILI TESTI E PITTOGRAMMI PMV, parte 1 di 2:																	
"ZERO"	1			D	A	L	L	E	O	R	E	-	-						
				P	R	E	V	I	S	T	A	N	E	V	E				
				P	R	U	D	E	N	Z	A								
"ZERO"	2			D	A	L	L	E	O	R	E	-	-						
				I	N	A	-	-	N	E	V	E	F	I	N	O			
				A	l	o	c	a	l	i	t	à							
"ZERO"	3			D	O	T	A	Z	I	O	N	I							
				I	N	V	E	R	N	A	L	I							
				A	B	O	R	D	O										
VERDE	4			M	E	Z	I	O	P	E	R	A	T	I	V	I			
GIALLO	5			N	E	V	I	C	A	T	A	I	N	A	T	T	O		
				A	D	E	G	U	A	V	E	L	O	C	I	T	A	'	
				E	D	I	S	T	A	N	Z	A							
	6			O	B	B	L	I	G	O	A	B	O	R	D	O			
				D	O	T	A	Z	I	O	N	I							
				I	N	V	E	R	N	A	L	I							
	7			N	E	V	I	S	C	H	I	O							
				l	o	c	a	l	i	t	à	1							
			l	o	c	a	l	i	t	à	2								
GIALLO	8			N	E	V	E	F	I	N	O	A							
				l	o	c	a	l	i	t	à								
				P	R	U	D	E	N	Z	A								



CODICE DI ALLERTA NEVE	POSSIBILI TESTI E PITTOGRAMMI PMV, parte 2 di 2:	
ROSSO	9	  <div> NEVE FORTE DOPO località POSSIBILI DISAGI </div>
	10	  <div> NEVICATA IN ATTO MODERA VELOCITA' DIETRO SAFETYCAR </div>
	11	  <div> SELEZIONE TRAFFICO PESANTE AL KM - - - </div>
	12	  <div> DIVIETO VEICOLI PESANTI > 7,5 T DA località </div>
NERO	13	  <div> BLOCCO PER NEVE DOPO località PRUDENZA </div>
	14	  <div> BLOCCO PER NEVE località OBBLIGO USCITA </div>
	15	  <div> TRATTA CHIUSA DA località CAUSA NEVE </div>
	16	  <div> CHIUSO BIVIO A - - PER località SEGUI - - - - - </div>

SCAMBIO FLUSSI INFORMATIVI IN FUNZIONE DELL'EVOLUZIONE DEL FENOMENO NEVOSO

CODICE DI ALLERTA NEVE	OPERAZIONI DA COMPIERE, parte 1 di 4
<p>"ZERO"</p> <p><i>Decretato da Operatore del Centro Radio Informativo al momento della ricezione di bollettino meteo con impatto (prevista neve su almeno un tratto di competenza)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • RICEZIONE DEL BOLLETTINO METEO QUOTIDIANO • VALUTAZIONE: IMPATTO PREVEDIBILE ? <p style="text-align: center;"></p> <ul style="list-style-type: none"> • INVIO BOLLETTINO A CENTRI NEVE <p style="text-align: center;"></p> <ul style="list-style-type: none"> • DECRETAMENTO DEL CODICE ZERO • INVIO BOLLETTINO A CENTRI NEVI PER ATTIVAZIONE SQUADRE OP. INVERNALI • INFO RESPONSABILE SQUADRE OP. INVERNALI PER ATTIVAZIONE APERTURA VARCHI BY-PASS • INFO ENTI: INVIO FAX MODELLO COMUNICAZIONE CONCESSIONARIE • INFO UTENTI: ATTIVAZIONE PMV (rif. tab. precedenti)
<p>VERDE</p> <p><i>Decretato da Operatore del Centro Radio Informativo, con benestare del Coordinatore e/o Responsabile, avuta conferma da parte dei centri neve della rete che la strada risulta trattata e/o in trattamento. Anche il ritorno a Codice Zero è decretato da Operatore con benestare di cui sopra.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • DECRETAMENTO DEL CODICE VERDE • REGISTRAZIONE USCITA MEZZI OP. INVERNALI, TRATTA INTERESSATA E TIPO INTERVENTO • INFO ENTI: AGGIORNAMENTO FAX MODELLO COMUNICAZIONE • INFO UTENTI: AGGIORNAMENTO PMV • NOWCASTING CON CENTRO METEO • EVOLUZIONE FENOMENO: MIGLIORAMENTO? <p style="text-align: center;"></p> <ul style="list-style-type: none"> • INVIO FAX MODELLO COMUNICAZIONE CONCESSIONARIE PER CHIUSURA EVENTO ("ZERO") • REGISTRAZIONE RIENTRO MEZZI OP. INVERNALI E AREA TRATTATA <p style="text-align: center;"></p> <ul style="list-style-type: none"> • MANTENIMENTO DEL CODICE VERDE • INVIO FAX AGGIORNAMENTO BOLLETTINO A CENTRI NEVE / CAPISTAZIONE / AREE DI SERVIZIO • INFO RESPONSABILE SQUADRE OP. INVERNALI • INFO DIRETTORE OPERATIVO PER PREAVVISO SSM DA INVIARE NEI PUNTI STRATEGICI • segue evoluzione "codice giallo"

CODICE DI ALLERTA NEVE	OPERAZIONI DA COMPIERE, parte 2 di 4
<p style="text-align: center;">GIALLO</p> <p><i>Decretato da Coordinatore e/o Responsabile, accertato lo stato del fenomeno sulla rete direttamente o tramite personale del CRI e/o in sito (inizio nevicata caratterizzata da fiocchi di neve ben distinguibili da TVCC che attecchiscono al suolo). Anche il ritorno a Codice Zero è decretato da Coordinatore e/o Responsabile.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • DECRETAMENTO DEL CODICE GIALLO • INFO ENTI: INVIO FAX AGGIORNAMENTO MODELLO COMUNICAZIONE CON INDICAZIONE TRATTE INTERESSATE • INFO IVCA: INVIO E-MAIL DI INIZIO EVENTO "CODICE GIALLO" • INFO UTENTI: AGGIORNAMENTO PMV • REGISTRAZIONE USCITA MEZZI OP. INVERNALI, TRATTA INTERESSATA E TIPO INTERVENTO • NOWCASTING CON CENTRO METEO • EVOLUZIONE FENOMENO: MIGLIORAMENTO? <div style="text-align: center;">  <p>SI</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • INVIO FAX MODELLO COMUNICAZIONE CONCESSIONARIE PER CHIUSURA EVENTO E PASSAGGIO A "CODICE VERDE" o "ZERO" • INVIO E-MAIL IVCA DI FINE EVENTO • REGISTRAZIONE RIENTRO MEZZI OP. INVERNALI E AREA TRATTATA <div style="text-align: center;">  <p>NO</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • MANTENIMENTO DEL CODICE GIALLO • INVIO FAX AGGIORNAMENTO BOLLETTINO A SQUADRE OP. INVERNALI / CAPISTAZIONE / AREE DI SERVIZIO • INFO RESPONSABILE SQUADRE OP. INVERNALI • INFO ORGANIZZAZIONE SSM PER PORTARSI NEI PUNTI STRATEGICI • AGGIORNAMENTO USCITE / RIENTRI MEZZI OP. INVERNALI • INFO DIRETTORE OPERATIVO / RESPONSABILE PER IMPLEMENTAZIONE SEGNALETICA PER OPERAZIONI DI FILTRAGGIO MEZZI MASSA > 7,5 t • RAFFORZAMENTO INFO UTENTI / ENTI: AGGIORNAMENTO PMV E CANALI ISTITUZIONALI (CCISS, COA) • CORDINAMENTO ATTRAVERSO COA PER VERIFICA STATO VIABILITA' RETE INTERCONNESSA • PREALLERTAMENTO PREFETTURE COMPETENTI PER LA CHIUSURA IN ENTRATA DEI CASELLI DA GARANTIRE ATTRAVERSO FORZE DELL'ORDINE LOCALI, INDIVIDUATE PREVENTIVAMENTE • segue eventuale evoluzione "codice rosso"

CODICE DI ALLERTA NEVE	OPERAZIONI DA COMPIERE, parte 3 di 4
<p style="text-align: center;">ROSSO</p> <p><i>Decretato da Coordinatore e/o Responsabile, con benestare del Direttore, accertato lo stato del fenomeno sulla rete direttamente o tramite personale del CRI e/o in sito (la neve inizia a cumulare sulla carreggiata autostradale e il traffico procede a velocità molto ridotte), previa consultazione con Responsabile delle squadre delle operazioni invernali. Anche il ritorno ai codici inferiori (Giallo o Verde) segue analogo passaggio e decretamento.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • DECRETAMENTO DEL CODICE ROSSO • INFO ENTI: INVIO FAX AGGIORNAMENTO MODELLO COMUNICAZIONE CON INDICAZIONE TRATTE INTERESSATE • INFO IVCA: INVIO E-MAIL DI INIZIO EVENTO "CODICE ROSSO" • INFO UTENTI: AGGIORNAMENTO PMV • REGISTRAZIONE USCITA MEZZI OP. INVERNALI, TRATTA INTERESSATA E TIPO INTERVENTO • VERIFICA DELL'ARRIVO DEI MEZZI DI SSM NEI PUNTI STRATEGICI E REGISTRAZIONE • NOWCASTING CON CENTRO METEO • <i>EVOLUZIONE FENOMENO: MIGLIORAMENTO?</i> <p style="text-align: center;"> SI'</p> <ul style="list-style-type: none"> • INVIO FAX MODELLO COMUNICAZIONE CONCESSIONARIE PER CHIUSURA EVENTO E PASSAGGIO A CODICI INFERIORI (GIALLO O VERDE IN FUNZIONE DELLA NATURA DELL'EVENTO) • INVIO E-MAIL IVCA DI FINE EVENTO • REGISTRAZIONE RIENTRO MEZZI OP. INVERNALI E E AREA TRATTATA • VIA LIBERA A MEZZI SSM DI PRESIDIO <p style="text-align: center;"> NO</p> <ul style="list-style-type: none"> • MANTENIMENTO DEL CODICE ROSSO • INVIO FAX AGGIORNAMENTO BOLLETTINO A SQUADRE OP. INVERNALI / CAPISTAZIONE / AREE DI SERVIZIO • INFO RESPONSABILE SQUADRE OP. INVERNALI • AGGIORNAMENTO USCITE / RIENTRI MEZZI OP. INVERNALI • INFO DIRETTORE OPERATIVO / RESPONSABILE PER ATTUAZIONE CONTINGENTAMENTO DEL TRAFFICO A MONTE DELLE AREE INTERESSATE DALLA PRECIPITAZIONE E SUGLI ACCESSI IN AUTOSTRADA • COORDINAMENTO CON COA PER DARE INIZIO AD OPERAZIONI DI FILTRAGGIO MEZZI MASSA > 7,5 t NELLE TRATTE IDENTIFICATE • INVIO DI MEZZI ALFA E MANUTENZIONE NEI PUNTI DI FILTRO • RICHIESTA ALLE PREFETTURE COMPETENTI PER LA CHIUSURA IN ENTRATA DEI CASELLI • RAFFORZAMENTO INFO UTENTI / ENTI: AGGIORNAMENTO PMV E CANALI ISTITUZIONALI (CCISS, COA) • CORDINAMENTO ATTRAVERSO COA PER VERIFICA STATO VIABILITA' SU RETE INTERCONNESSA • ALLERTAMENTO ENTI PREPOSTI A GARANTIRE, IN CASO DI TEMPI DI RISOLUZIONE LUNGHI, ADEGUATA ASSISTENZA ALL'UTENZA • segue eventuale evoluzione "codice nero"

CODICE DI ALLERTA NEVE	OPERAZIONI DA COMPIERE, parte 4 di 4
<p style="text-align: center;">NERO</p> <p><i>Decretato da Responsabile, con benestare del Direttore, o dal Direttore medesimo, accertato lo stato del fenomeno sulla rete direttamente o tramite personale del CRI e/o in sito (segnalazione di veicoli intraversati lungo la carreggiata o blocchi). Anche il ritorno ai codici inferiori (Rosso, Giallo o Verde) segue analogo passaggio e decretamento.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • DECRETAMENTO DEL CODICE NERO • INFO ENTI: INVIO FAX AGGIORNAMENTO MODELLO COMUNICAZIONE CON INDICAZIONE TRATTE INTERESSATE • INFO IVCA: INVIO E-MAIL DI INIZIO EVENTO "CODICE NERO" • INFO UTENTI: AGGIORNAMENTO PMV • ATTIVAZIONE DEI PRESIDII PER LE OPERAZIONI DI SSM • INVIO DEL CARRO SSM SUL LUOGO DEL BLOCCO PER RIMOZIONE • RAFFORZAMENTO INFO UTENTI / ENTI: AGGIORNAMENTO PMV E CANALI ISTITUZIONALI (CCISS, COA) • INFO DIRETTORE OPERATIVO / RESPONSABILE PER ATTUAZIONE CHIUSURA DELLA CARREGGIATA A VALLE DELLE AREE INTERESSATE DALL'EVENTO • CONTINUANO OPERAZIONI DI FILTRAGGIO E FERMO DEI MEZZI NELLE TRATTE IDENTIFICATE • INFO ENTI ESTERNI PREPOSTI A GARANTIRE, IN CASO DI TEMPI DI RISOLUZIONE LUNGI, ADEGUATA ASSISTENZA ALL'UTENZA • CORDINAMENTO ATTRAVERSO COA PER VERIFICA STATO VIABILITA' SU RETE INTERCONNESSA E POSSIBILI ITINERARI ALTERNATIVI • INVIO DI MEZZI ALFA E MANUTENZIONE NEI PUNTI DI OVE REALIZZARE USCITE OBBLIGATORIE PER INSTRADAMENTO SU ITINERARI ALTERNATIVI (rif. tab. successive) • CHIUSURA TRATTA SINO AD AVVENUTA RISOLUZIONE DELL'EVENTO • INFO RESPONSABILE SQUADRE OP. INVERNALI PER VERIFICA DELLA EFFICACIA DELLE MISURE TECNICHE PER ABBATTIMENTO DEL MANTO NEVOSO E RIMOZIONE PERICOLO DI GHIACCIO • REGISTRAZIONE USCITA MEZZI OP. INVERNALI, TRATTA INTERESSATA E TIPO INTERVENTO • NOWCASTING CON CENTRO METEO • EVOLUZIONE FENOMENO: MIGLIORAMENTO? <div style="text-align: center;">  <p>SI</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • INVIO FAX MODELLO COMUNICAZIONE CONCESSIONARIE PER CHIUSURA EVENTO E PASSAGGIO A "CODICE ROSSO" <div style="text-align: center;">  <p>NO</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> • prosegue "codice nero"

Art. 8 – PIANO DI GESTIONE DEL TRAFFICO IN SITUAZIONE EMERGENZIALE

Sono state individuate misure tecniche, organizzative e gestionali finalizzate a contrastare eventuali condizioni sfavorevoli che, in funzione degli scenari critici nel seguito riportati, assicurano la mobilità del traffico nonché la corretta informazione all'utenza.

In particolare, si classificano tra gli "*scenari critici*" quelli che prevedono, sulla base delle esigenze contingenti, alcuni provvedimenti quali il filtraggio dinamico dei mezzi con massa a pieno carico superiore a 7.5 t., il fermo del traffico, ovvero la deviazione dello stesso su rete autostradale interconnessa o viabilità ordinaria, per successivo rientro all'interno della competenza a valle del blocco/criticità (previa verifica congiunta con le Forze dell'Ordine dello stato di transitabilità lungo il percorso alternativo individuato).

L'attuazione del Piano di Gestione del Traffico in situazioni emergenziali prevede i seguenti adempimenti:

1. Informazione al Responsabile Funzione Traffico – Direttore Esercizio e Manutenzione da parte del Centro Radio Informativo in merito allo scenario in atto e alle necessità di adozione del Piano di Emergenza;
2. interazione con il COA competente e condivisione delle azioni da intraprendere (filtraggio dei mezzi pesanti, fermo traffico con preselezione in aree all'uopo definite o uscita obbligatoria);
3. interazione con Autostrade per l'Italia, ANAS e viabilità ordinarie che possono essere coinvolte dall'evento;
4. uso dei pannelli a messaggio variabile per informare costantemente l'utenza;
5. ricorso alle risorse e ai mezzi operativi disponibili per attuare quanto stabilito nel Piano;
6. coinvolgimento delle squadre di manutenzione e/o personale della Società per la predisposizione della segnaletica necessaria per le attività di filtraggio, ovvero chiusure e deviazioni;
7. attivazione tempestiva dei mezzi di soccorso eventualmente necessari (meccanici, sanitari, etc.);
8. coinvolgimento, tramite COA, delle pattuglie della Polizia Stradale per vigilare sulle misure di restrizione al traffico previste nel Piano;
9. coinvolgimento degli Ausiliari alla Viabilità per le attività di supporto alle pattuglie di cui sopra;
10. interessamento degli Enti preposti a garantire, in caso di tempi di risoluzione lunghi, adeguata assistenza all'utenza.

Le deviazioni del traffico pesante (>7,5 t.) vengono attuate qualora sulla direttrice dell'evento si verifichino le seguenti condizioni:

- raggiungimento della soglia di allerta "codice rosso", in particolare quando l'intensità della neve, nonostante l'impiego su strada di tutti i mezzi disponibili, determina la possibilità di blocchi anche momentanei del traffico per cause direttamente o non direttamente connesse alla nevicata in corso;

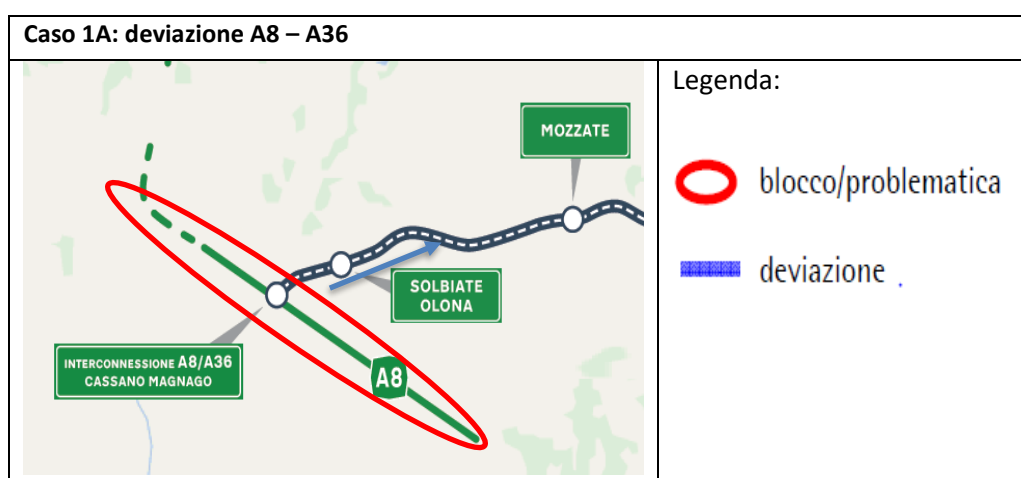
- raggiungimento della soglia di allerta “codice giallo” (neve contrastata agevolmente dell’azione dei mezzi disponibili), solo nei casi in cui vi siano segnali chiari di tendenza in aumento della precipitazione con probabile passaggio alla soglia superiore di allerta “codice rosso”.

Art 8. 1 - BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADE E STRADE STATALI CONFINANTI

BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADE CONFINANTI CON A36

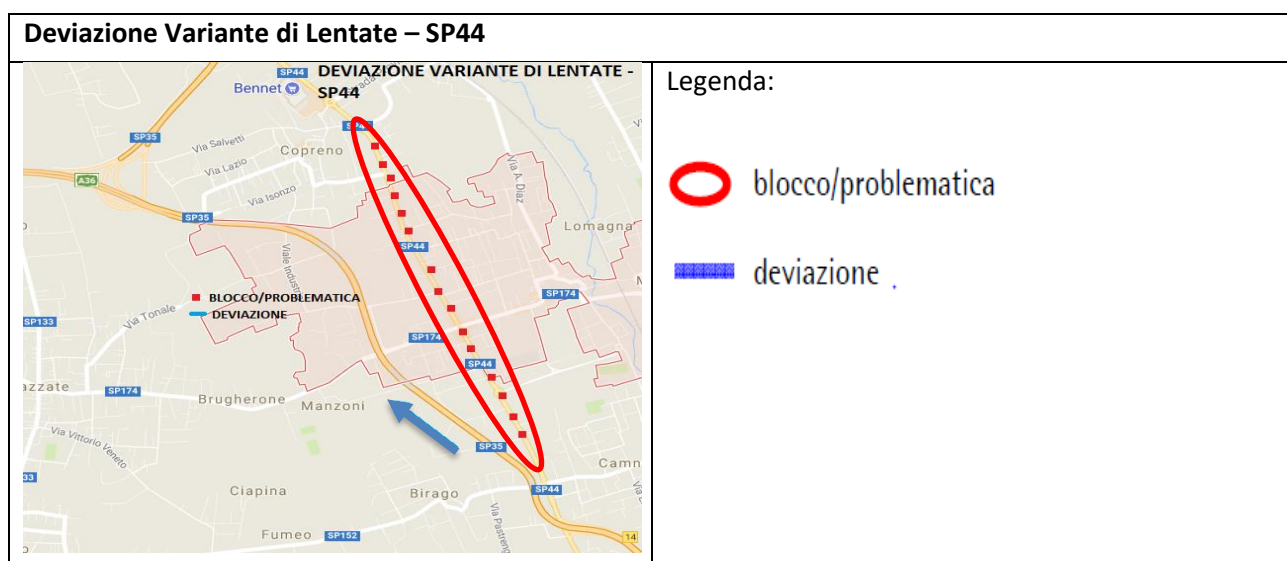
Il Piano prevede la deviazione del traffico sulla A36 - Autostrada Pedemontana Lombarda in caso di criticità insistenti sull’autostrada A8 (caso 1A) o sull’autostrada A9 (caso 1B):

- nel caso di impedimento alla circolazione, per carreggiate della A8 in approccio alla A36, più precisamente arrivando da nord, direzione Busto Arsizio, o da sud, direzione Varese, il traffico sarà temporaneamente convogliato in A36 dallo Svincolo di Cassano Magnano (caso 1A); mentre nel caso di criticità con blocco su entrambe le carreggiate della A9 in approccio alla A36, da nord in direzione Turate, e da sud, direzione Como Centro, il traffico verrà deviato sulla A36 attraverso lo Svincolo di interconnessione di Lomazzo (caso 2A).



BLOCCO DEL TRAFFICO SU STRADA PROVINCIALE CONFINANTE CON LA VARIANTE DI LENTATE

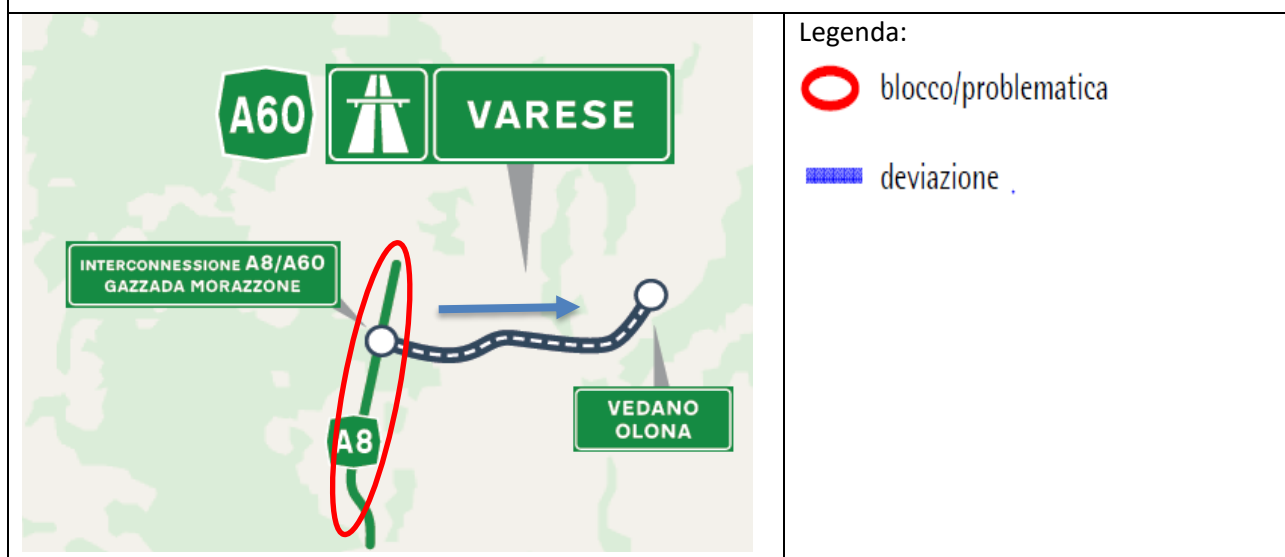
In caso di blocco sulla SP44 il traffico, da e verso Sud, verrà obbligatoriamente condotto in Variante di Lentate con la possibilità di uscita allo Svincolo di Lentate sul Seveso ovvero di proseguire lungo la tratta B1 in direzione A8.



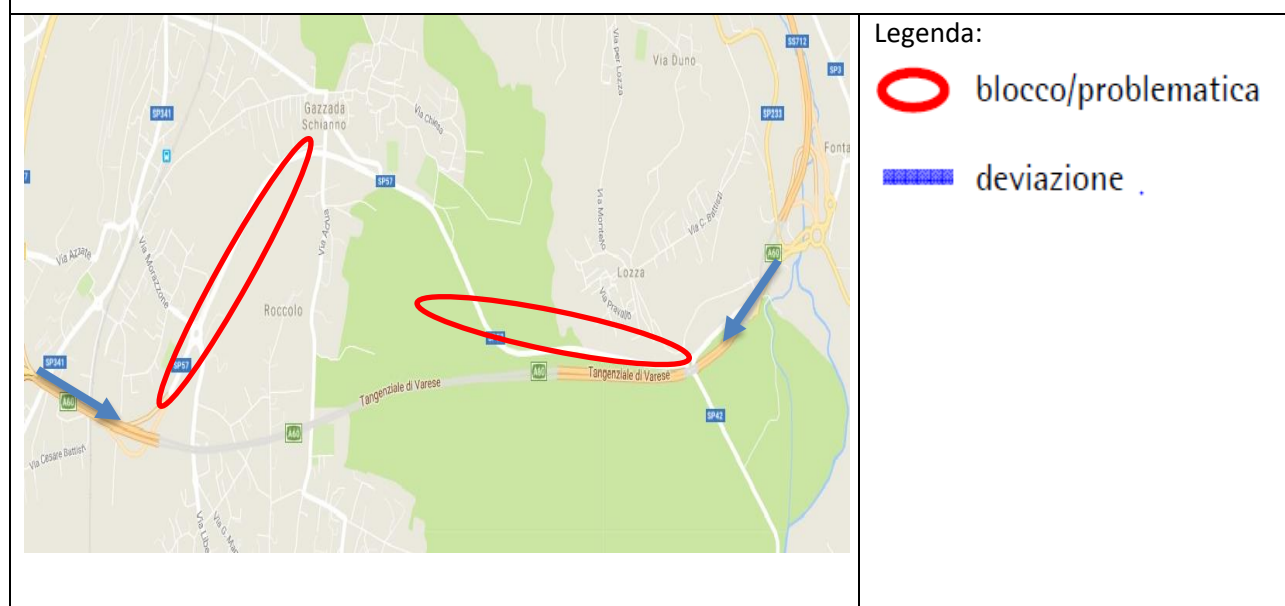
BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADA E STRADA PROVINCIALE CONFINANTE CON TANGENZIALE A60

In caso di impedimento temporaneo della circolazione su entrambe le direzioni dell'autostrada A8, più precisamente a nord verso Varese e a sud in direzione Milano, il traffico verrà deviato lungo la carreggiata est della tangenziale A60 (caso 1B). In caso di blocco della circolazione sulla SP57, il traffico potrà comunque accedere da est alla tangenziale A60 dallo Svincolo di Vedano Olona (caso 2B).

Caso 2A: deviazione A8 – A60

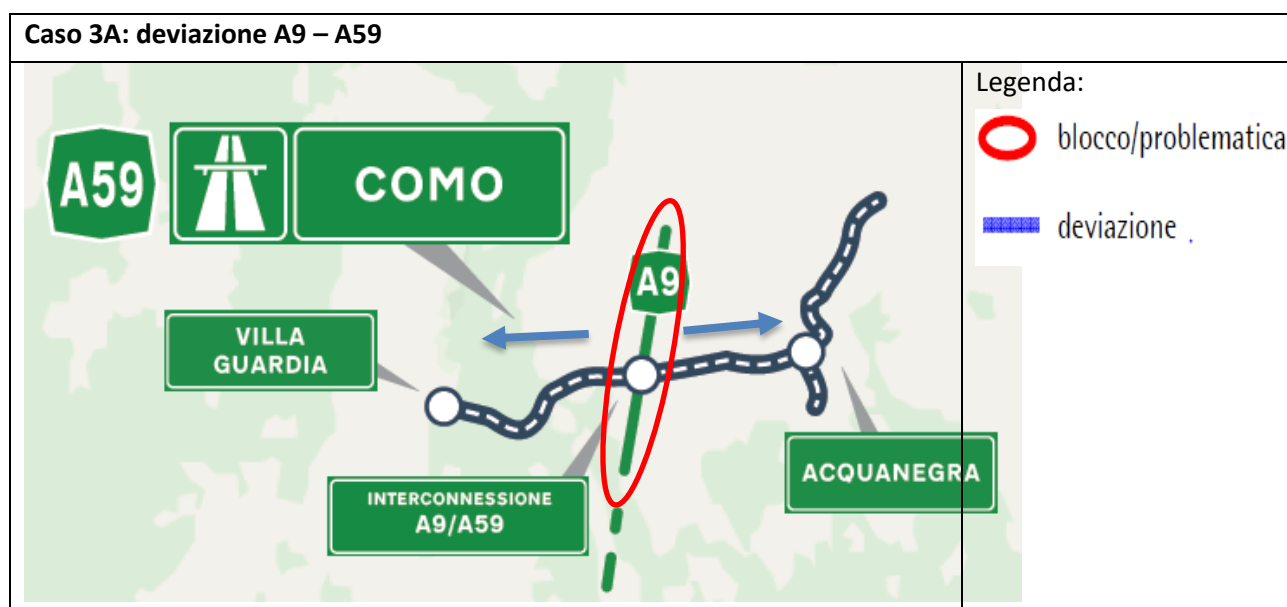


Caso 2B: deviazione SP57 – A60



BLOCCO DEL TRAFFICO SU AUTOSTRADA CONFINANTE CON TANGENZIALE A59

Nel caso in argomento, viene impedita temporaneamente la marcia sull'autostrada A9, in entrambe le direzioni, a Nord verso Como e a sud in direzione Milano, deviando il traffico in A59 dallo svincolo di Grandate (caso 3A);



ART. 8.2 - FASI OPERATIVE PER LA GESTIONE DEGLI EVENTI INVERNALI

CODICE ZERO

Provvedimenti da graduare in ragione del probabile impatto del fenomeno nevoso previsto:

- verifica della effettiva disponibilità delle risorse (uomini, mezzi, materiali) richiamate nei piani di emergenza neve dei gestori/concessionarie coinvolte e della loro attivazione in base alle specifiche procedure tecniche previste;
- attuazione del modello di comunicazione tra concessionarie e Istituzioni di cui al presente Piano;
- attivazione dei canali informativi all'utenza, diversi dai PMV (CCISS, Isoradio, Radio Number One, emittenti locali ecc.).

CODICE VERDE

Provvedimenti da graduare in ragione del probabile impatto del fenomeno nevoso previsto:

- verifica della effettiva realizzazione degli interventi previsti nelle procedure tecniche (salature preventive, preallerta ed eventuale dislocazione mezzi di soccorso meccanico, etc.);
- preparazione ed eventuale dislocazione di mezzi e della segnaletica nei punti individuati per le operazioni di controllo del traffico e/o per le deviazioni dei veicoli;
- attuazione del modello di comunicazione come sopra;
- aggiornamento dell'informazione all'utenza attraverso i canali gestiti direttamente dalle concessionarie autostradali (PMV, Isoradio, etc.);
- eventuale rafforzamento della comunicazione preventiva verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza;
- comunicazione da parte del gestore dello stato della viabilità (codice colore e eventuali ulteriori dati) sulle tratte di propria competenza agli altri gestori di strade principali o autostrade limitrofe.

CODICE GIALLO

Provvedimenti da attuare:

- attivazione degli interventi di abbattimento del manto nevoso previsti nelle procedure tecniche delle concessionarie, con azione proporzionale e commisurata (per tipologia e numero di mezzi impiegati) all'effettiva intensità della nevicata e ai suoi effetti sul piano stradale; tale azione deve comunque garantire la piena percorribilità delle carreggiate autostradali a meno di causali estranee alla precipitazione in atto (traffico, incidenti, etc.);
- continua verifica della regolare esecuzione e dell'efficacia dei predetti interventi, con pronta adozione dei correttivi necessari, tra cui, ad esempio, la convocazione e l'utilizzo di ulteriori mezzi

fino al completamento della flotta indicata nei piani neve delle concessionarie, fermo restando il criterio di proporzionalità sopra richiamato;

- acquisizione, anche ad evento in corso, di informazioni qualificate concernenti la possibile evoluzione della perturbazione nevosa in atto, al fine di poter disporre – con ogni possibile anticipo anche in caso di aumenti di intensità improvvisi e/o non previsti – eventuali ulteriori convocazioni di mezzi e attrezzature e quant'altro previsto nei piani operativi;
- attivazione, su indicazione condivisa dei responsabili locali delle concessionarie e della Polizia Stradale, di eventuali operazioni di filtro e controllo del traffico;
- gestione dei modelli di comunicazione e informazione all'utenza in coerenza con i principi e i contenuti di base (codici neve e relativi effetti sulla circolazione) definiti nel presente documento, garantendo la massima tempestività nell'aggiornamento delle informazioni attraverso i canali gestiti o alimentati direttamente dalle concessionarie autostradali (PMV, Isoradio, etc.);
- in caso di eventi nevosi rilevanti (previsti o in atto), rafforzamento della comunicazione verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle concessionarie e/o delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza;
- comunicazione da parte del gestore dello stato della viabilità (codice colore e eventuali ulteriori dati) sulle tratte di propria competenza agli altri gestori di strade principali o autostrade limitrofe.

CODICE ROSSO:

Provvedimenti da attuare:

- massima intensificazione degli interventi di abbattimento del manto nevoso previsti nelle procedure tecniche delle concessionarie; in particolare, all'attivazione del codice rosso, dovuto al formarsi di accumulo nevoso sulle corsie di transito, dovranno essere immediatamente disposti – ove non già in atto – l'intervento su strada di tutti i mezzi e le attrezzature disponibili nello stato di “pronto ad operare” e la convocazione (nel caso di picchi di intensità nevosa improvvisi e/o non previsti) degli altri mezzi e attrezzature a completamento della flotta indicata nei piani neve delle concessionarie;
- continua verifica della regolare esecuzione e dell'efficacia dei predetti interventi;
- attivazione delle azioni di regolazione della circolazione dei mezzi pesanti previste nel vigente Protocollo Operativo, in aggiunta a quelle eventualmente già attivate per il contingentamento e controllo del traffico;
- attivazione, tramite i competenti Comitati Operativi per la Viabilità, delle risorse esterne di Polizia per il presidio degli accessi alle tratte autostradali, al fine di impedire l'ingresso dei mezzi pesanti in presenza di divieto per questi ultimi e senza dover disporre, in alternativa, la chiusura degli accessi per tutti i veicoli;
- gestione dei modelli di comunicazione e informazione all'utenza in coerenza con i principi e i contenuti di base (codici neve e relativi effetti sulla circolazione) definiti nel presente documento, garantendo la massima tempestività nell'aggiornamento delle informazioni attraverso i canali gestiti o alimentati direttamente dalle concessionarie autostradali (PMV, Radio NumberOne, CCISS, etc.);

- rafforzamento della comunicazione verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle concessionarie e/o delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza;
- preallerta ai soggetti esterni incaricati di fornire assistenza agli utenti;
- comunicazione da parte del gestore dello stato della viabilità (codice colore e eventuali ulteriori dati) sulle tratte di propria competenza agli altri gestori di strade principali o autostrade limitrofe.

CODICE NERO:

Provvedimenti da attuare in ragione della prevedibile durata del blocco:

- verifica della effettiva realizzazione degli interventi previsti nelle procedure tecniche (tempestivo intervento dei mezzi di soccorso per la rimozione dei blocchi e il trattamento con cloruri del tratto successivo al blocco stesso; eventuale veicolazione del traffico coinvolto attraverso i by-pass o le uscite; chiusura selettiva dei rami di svincolo, laddove le misure - in via di progressiva installazione - sono già presenti; etc.);
- arresto del traffico nei punti di filtro e controllo precedentemente attivati, con eventuale re instradamento lungo gli itinerari alternativi percorribili;
- chiusura del tratto autostradale interessato in caso di blocchi non facilmente risolvibili, avendo cura che tale chiusura intervenga prima che il blocco stesso possa determinare significativi accumuli di traffico privo di possibilità di deflusso; in alcuni casi, estremi per intensità eccezionale della nevicata (es. temporali nevosi) e limitatamente alla durata di tali fasi, la chiusura del o dei tratti autostradali colpiti potrà essere disposta dal concessionario e dalla Polizia Stradale anche in linea tecnica, per prevenire il verificarsi di blocchi della circolazione a causa della impraticabilità delle carreggiate, nonostante la continua azione dei mezzi operativi;
- gestione dei modelli di comunicazione e informazione all'utenza in coerenza con i principi e i contenuti di base (codici neve e relativi effetti sulla circolazione) definiti nel presente documento, garantendo la massima tempestività nell'aggiornamento delle informazioni attraverso i canali gestiti o alimentati direttamente dalle concessionarie autostradali (PMV, CCISS, etc.);
- rafforzamento della comunicazione verso l'utenza con interventi su media locali e nazionali da parte delle concessionarie e/o delle Istituzioni coinvolte nei piani di emergenza;
- comunicazione da parte del gestore dello stato della viabilità (codice colore e eventuali ulteriori dati) sulle tratte di propria competenza agli altri gestori di strade principali o autostrade limitrofe;
- attivazione delle misure per l'assistenza agli utenti rimasti bloccati in autostrada.

SCENARIO 1: A36 – Tratta A8-A9

Scenario 1a: Codice giallo Bivio A8 (Cassano Magnago) – Bivio A9 (Lomazzo)



FASI OPERATIVE:

Ad inizio precipitazione con previsione di intensificazione verranno convocate le risorse e i mezzi invernali per la gestione operativa dello scenario di accumulo con il rilascio graduale tra Cassano Magnago e Lomazzo.

Scenario 1b: Codice Rosso A36: Bivio A8 (Cassano Magnago) – Bivio A9 (Lomazzo)



Il personale di APL procederà con l'ausilio delle risorse elencate in seguito alle sottostanti fasi operative.

FASI OPERATIVE:

1. Esposizione dei PMV in ingresso da A8 Milano/Varese e da A9 Milano/Como con indicazione di divieto di transito per i mezzi con massa complessiva > 7.5t., in A36 tra Cassano Magnago e Lomazzo;
2. n.1 pattuglia della PS rallenta il traffico tra Lazzate e il Bivio A36/A9 per consentire a n.1 equipaggio della viabilità e/o personale di APL di chiudere con segnaletica di filtro la corsia di sorpasso; quindi, la stessa pattuglia convoglierà poi i mezzi pesanti provenienti dalla carreggiata ovest della A36 in A9 Milano/Como;
3. utilizzo dei PMV della tratta A36-B1/Lomazzo per la gestione delle code;
4. chiusura ai mezzi pesanti degli svincoli di ingresso da A8 Milano/Varese per la direzione Est della A36;
5. chiusura dell'ingresso ai mezzi pesanti da A9 Milano/Como per A36 in direzione Cassano Magnago;
6. filtraggio dei mezzi pesanti sugli svincoli intermedi di Solbiate, Mozzate e Cislago effettuato da Polizia Locale/ Carabinieri/ Protezione Civile e Personale di APL.

N.B.: In caso di contestuale problematica/blocco del traffico in A8 e/o in A9 la deviazione dei mezzi pesanti verrà attuata solo nella direzione non interessata dalla turbativa.

Qualora si verifichi una situazione di problematica/blocco del traffico in entrambe le carreggiate della A8 e/o della A9 in approccio con gli svincoli di uscita dalla A36, ovvero non potrà essere attuata alcuna deviazione dei mezzi pesanti, si procederà, se le condizioni dell'evento lungo la A36 lo consentono, alla

fase di accumulo e fermo temporaneo dei mezzi pesanti con le modalità descritte negli art.9 e art.10 del presente Piano.

Scenario 1c: Codice Nero A36 Bivio A8 (Cassano Magnago) – Bivio A9 (Lomazzo)



Nel caso in cui le condizioni meteorologiche dovessero subire un peggioramento e/o si verificasse una situazione di blocco traffico o di pericolo per la circolazione, verrà decretato dal Direttore Esercizio e Manutenzione il presente scenario che di norma dovrebbe essere preceduto dallo scenario 1b.

Se la situazione di partenza non corrispondesse allo scenario 1b sarà necessaria l'attivazione della PS con traffico rallentato a supporto delle operazioni descritte al punto 2 delle fasi operative sotto riportate.

Il personale della Società procederà con l'ausilio delle risorse elencate in seguito all'espletamento delle sottostanti fasi operative.

FASI OPERATIVE:

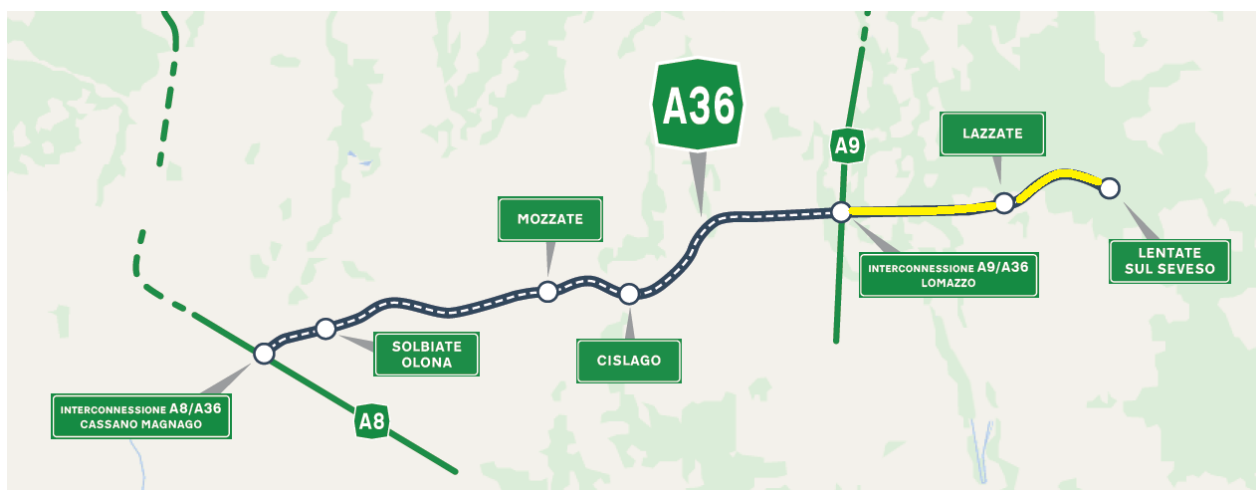
1. esposizione dei PMV in A8 Milano/Varese, A9 Milano/Como e A36-B1 per tratta A36 chiusa tra Cassano Magnago e Lomazzo;
2. n.1 equipaggio della Viabilità e/o Personale APL partendo dalla chiusura della corsia di sorpasso precedentemente installata effettuerà l'uscita obbligatoria per deviare il traffico proveniente dalla carreggiata Ovest della A36 in A9 Milano/Como;
3. chiusura degli svincoli di ingresso da A8 Milano/Varese per la direzione Est della A36;
4. chiusura degli ingressi da A9 Milano/Como per la A36 in direzione Cassano Magnago;
5. Polizia Locale/ Carabinieri/Protezione Civile e personale di APL procedono alla chiusura degli svincoli intermedi in entrata da Solbiate Olona, Mozzate e Cislago.

N.B.: In caso di contestuale problematica/blocco del traffico in A9 la deviazione del traffico proveniente dalla direzione Ovest della A36-B1 verrà attuata solo per la direzione non interessata dalla turbativa.

Qualora la situazione di problematica/blocco del traffico interessi entrambe le carreggiate della A9 in approccio agli svincoli di uscita dalla A36, non potendo quindi essere attuata alcuna deviazione del traffico, si procederà, se le condizioni dell'evento lungo la A36 lo consentono, alla fase di accumulo e fermo temporaneo dei mezzi pesanti con le modalità descritte negli art.9 e 10 del presente Piano.

SCENARIO 2: A36 – Tratta B1

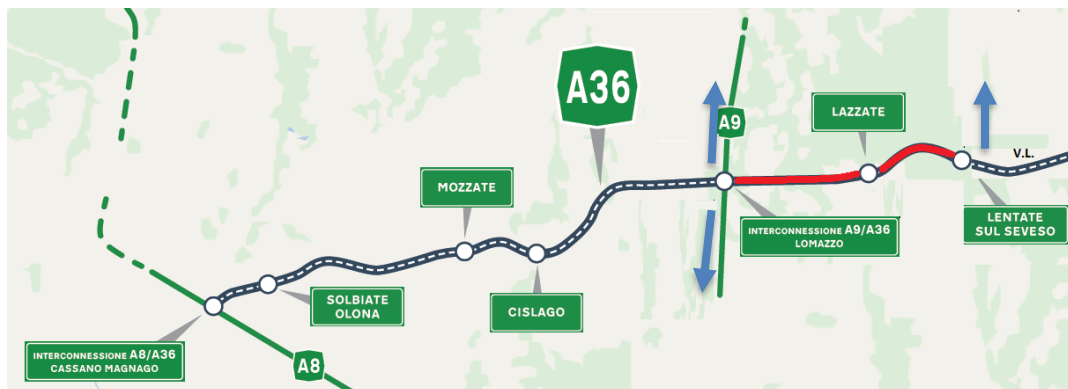
Scenario 2a: Codice giallo Bivio A9 (Lomazzo) – Interconnessione A36/V.L.



FASI OPERATIVE:

Ad inizio precipitazione con previsione di intensificazione verranno convocate le risorse e i mezzi invernali per la gestione operativa dello scenario di accumulo con il rilascio graduale tra Lomazzo e Lentate.

Scenario 2b: Codice rosso Bivio A9 (Lomazzo) – Interconnessione A36/V.L.



Il personale APL procederà con l'ausilio delle risorse elencate in seguito alle sottostanti fasi operative.

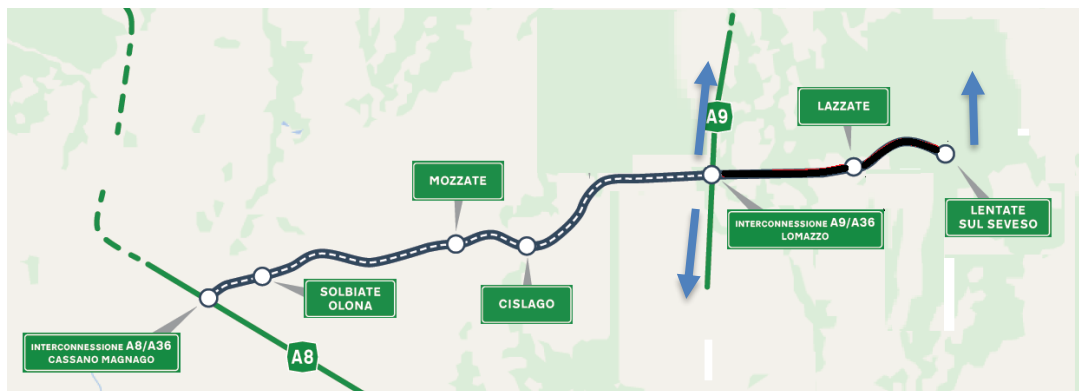
FASI OPERATIVE

1. n. 1 pattuglia della PS rallenta il traffico da Cislago al Bivio A36/A9, per consentire al Personale APL di chiudere con segnaletica di filtro la corsia sorpasso. La stessa pattuglia convoglierà successivamente i mezzi pesanti provenienti dalla direzione est della A36 verso la A9 Milano/Como;
2. n. 1 pattuglia della PS rallenta il traffico da Barlassina a Lentate, consentendo così al personale di APL di chiudere con segnaletica di filtro la corsia sorpasso. La stessa pattuglia devierà poi i mezzi pesanti provenienti dalla carreggiata ovest verso lo svincolo di Lentate sul Seveso – SP44;
3. n. 1 pattuglia della Polizia Locale esclude ai mezzi pesanti l'ingresso da Lentate sul Seveso per la A36 in direzione Cassano;
4. personale di APL inibisce l'entrata dei mezzi pesanti provenienti dalla A9 Milano/Como per la A36 in direzione Lentate;
5. informativa sui PMV di A36-A8-A9;
6. n.1 pattuglia della Polizia Locale filtra il traffico in ingresso da Lazzate per entrambe le carreggiate della A36.

N.B.: In caso di contestuale problematica/blocco del traffico in A9 la deviazione dei mezzi pesanti verrà attuata solo per la direzione non interessata dalla turbativa.

Qualora si verifichi una situazione di problematica/blocco del traffico in entrambe le carreggiate della A9 in corrispondenza degli svincoli di uscita dalla A36, e non potrà quindi essere attuata alcuna deviazione dei mezzi pesanti, si procederà, se le condizioni dell'evento lungo la A36 lo consentono, alla fase di accumulo e fermo temporaneo dei mezzi pesanti con le modalità descritte negli art.9 e 10 del presente Piano.

Scenario 2C: Codice nero Bivio A9 (Lomazzo) – Interconnessione A36/Variante di Lentate



Nel caso in cui le condizioni meteorologiche dovessero subire un peggioramento e/o si verificasse una situazione di blocco traffico o di pericolo per la circolazione, verrà decretato dal Direttore Esercizio e Manutenzione il presente scenario che di norma dovrebbe essere preceduto dallo scenario 2b.

Se la situazione di partenza non corrispondesse allo scenario 2b sarà necessaria l'attivazione della PS con traffico rallentato a supporto delle operazioni descritte ai seguenti punti 2-3.

FASI OPERATIVE:

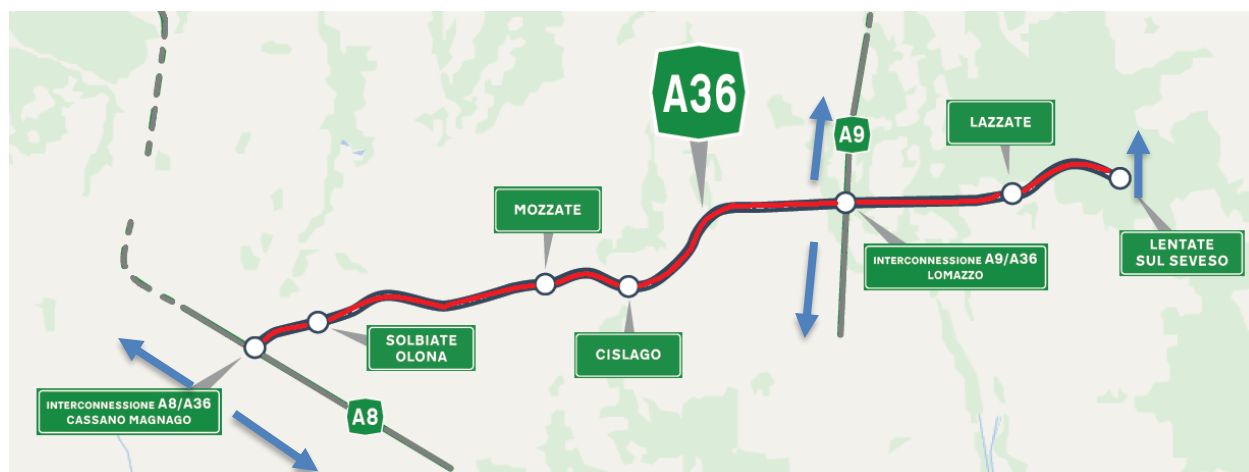
1. esposizione dei PMV in A36-A8-A9;
2. il personale APL, partendo dalla chiusura della corsia di sorpasso precedentemente installata, effettua l'uscita obbligatoria per deviare il traffico proveniente dalla carreggiata est della A36-TA in A9 Milano/Como;
3. il personale APL, partendo dalla chiusura della corsia di sorpasso precedentemente installata, effettua l'uscita obbligatoria deviando il traffico mezzi proveniente dalla direzione dalla carreggiata nord della Variante di Lentate verso lo svincolo di Lentate sul Seveso – SP44;
4. n. 1 pattuglia della Polizia Locale esclude al traffico l'ingresso da Lentate sul Seveso per la A36 in direzione Cassano Magnago;
5. il personale APL inibisce l'entrata dai rami della A9 Milano/Como per la A36 in direzione Lentate;
6. n.1 pattuglia della Polizia Locale/Carabinieri/Protezione Civile chiude gli ingressi da Lazzate per entrambe le carreggiate della A36.

N.B.: In caso di contestuale problematica/blocco del traffico in A9 la deviazione del traffico proveniente dalla direzione Est della A36 tratta A8-A9 verrà attuata solo per la direzione non interessata dalla turbativa.

Qualora la situazione di problematica/blocco del traffico interessi entrambe le carreggiate della A9 in approccio agli svincoli di uscita dalla A36, non potendo quindi essere attuata alcuna deviazione del traffico, si procederà, se le condizioni dell'evento lungo la A36 lo consentono, alla fase di accumulo e fermo temporaneo dei mezzi pesanti con le modalità descritte negli art.9 e 10 del presente Piano.

SCENARIO (1 + 2): A36 TRATTE A8-A9 e B1

Scenario 1+2: Codice rosso Bivio A8 (Cassano) – Interconnessione A36/Variante di Lentate



Il personale APL procederà con l'ausilio delle risorse elencate in seguito alle sottostanti fasi operative.

FASI OPERATIVE:

1. esposizione dei PMV in A8 Milano/Varese e A9 Milano/Como per divieto transito mezzi > 7.5t. in A36 tra Cassano Magnago e Interconnessione A36-Variante di Lentate;
2. inibizione dell'ingresso ai mezzi pesanti da A8 Milano/Varese per la direzione est della A36;
3. chiusura dell'entrata ai mezzi pesanti da A9 Milano/Como per entrambe le carreggiate della A36;
4. n.1 pattuglia della PS rallenta il traffico da Barlassina a Lentate, per consentire a n.1 equipaggio della viabilità e/o Personale APL di chiudere con segnaletica di filtro la corsia di sorpasso. La stessa pattuglia devierà poi i mezzi pesanti provenienti dalla direzione nord della Variante di Lentate verso lo Svincolo di Lentate sul Seveso – SP44;
5. n.1 pattuglia della Polizia Locale esclude ai mezzi pesanti l'ingresso da Lentate sul Seveso per la A36 in direzione Varese;
6. filtraggio dei mezzi pesanti sugli svincoli intermedi di Solbiate – Mozzate – Cislago – Lazzate effettuato da Polizia Locale/Carabinieri/Protezione Civile e/o Personale APL.

N.B.: In caso di contestuale problematica/blocco del traffico in A8 e in A9 la deviazione dei mezzi pesanti verrà attuata solo per la direzione non interessata dalla turbativa.

Scenario 1+2: Codice nero Bivio A8 (Cassano) – Interconnessione A36/Variante di Lentate



Nel caso in cui le condizioni metereologiche dovessero subire un peggioramento e/o si verificasse una situazione di blocco traffico o di pericolo per la circolazione, verrà decretato dal Direttore Esercizio e Manutenzione il presente scenario che di norma dovrebbe essere preceduto dallo scenario “1+2 codice rosso”.

Se la situazione di partenza non corrispondesse allo scenario succitato sarà necessaria l’attivazione della PS con traffico rallentato a supporto delle operazioni descritte al seguente punto 4.

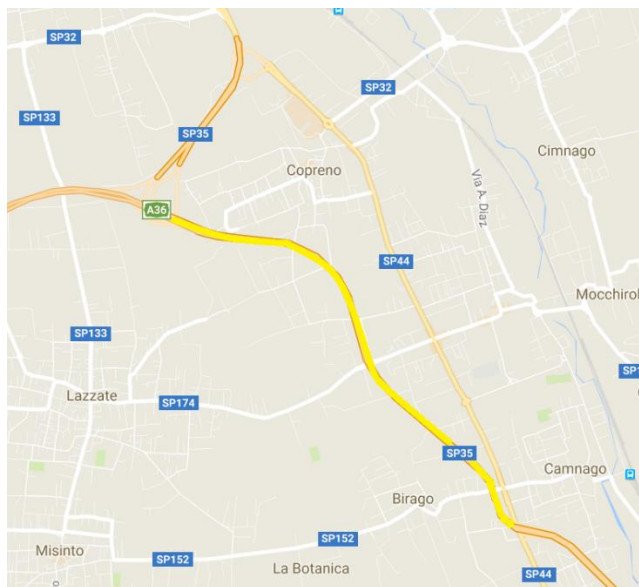
Il personale APL procederà con l’ausilio delle risorse elencate in seguito alle sottostanti fasi operative.

FASI OPERATIVE:

1. esposizione dei PMV in A8 Milano/Varese e A9 Milano/Como per A36 chiusa al traffico;
2. chiusura degli ingressi da A8 Milano/Varese per la direzione Est della A36;
3. chiusura degli svincoli di ingresso da A9 Milano/Como per entrambe le carreggiate della A36;
4. chiusura degli svincoli intermedi effettuata da Polizia Locale/Carabinieri/Protezione Civile e/o personale APL;
5. n.1 equipaggio della viabilità di APL, partendo dalla chiusura della corsia di sorpasso precedentemente installata, procede ad effettuare l’uscita obbligatoria per deviare il traffico proveniente dalla direzione nord della Variante di Lentate verso lo Svincolo di Lentate sul Seveso – SP44.

SCENARIO 3: “VARIANTE DI LENTATE”

Scenario 3a: Codice giallo “Variante di Lentate”



FASI OPERATIVE:

Ad inizio precipitazione con previsione di intensificazione verranno convocate le risorse e i mezzi invernali per la gestione operativa dello scenario di accumulo con il rilascio graduale tra Lentate sul Seveso e Lentate Sud.

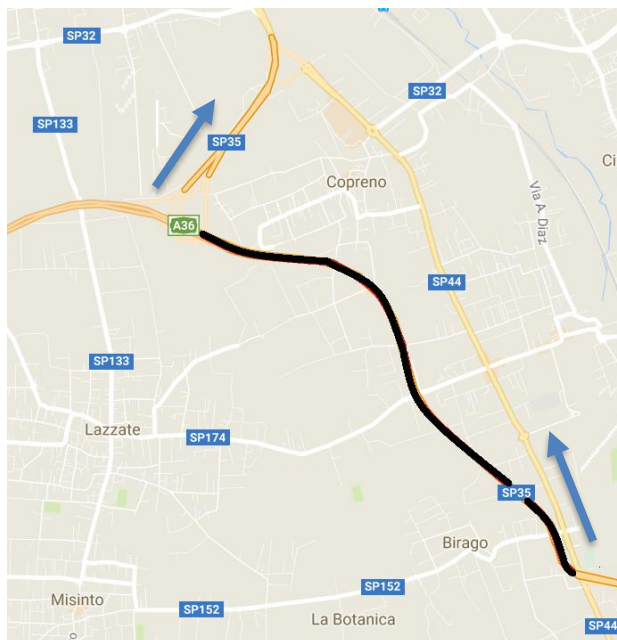
Scenario 3b: Codice rosso “Variante di Lentate”



FASI OPERATIVE:

1. n.1 pattuglia della PS rallenta il traffico da Meda a Lentate Sud, per consentire a n.1 squadra di manutenzione e/o Personale di APL di chiudere con segnaletica di filtro la corsia di sorpasso; quindi, la stessa pattuglia convoglierà poi i mezzi pesanti provenienti da Milano in uscita Lentate Sud lungo la SP44;
2. n.1 pattuglia della PS rallenta il traffico da Lazzate a Lentate sul Seveso per consentire a n.1 squadra di manutenzione e/o Personale APL di chiudere con segnaletica di filtro la corsia di sorpasso, successivamente la stessa pattuglia convoglierà i mezzi pesanti in uscita Lentate Nord;
3. informativa su PMV A36-B1 con messaggi di selezione del traffico in corrispondenza dello svincolo di Lentate sul Seveso e di indicazioni relative al percorso alternativo;
4. personale di APL inibisce il transito ai mezzi pesanti in entrata da Lentate per A36 in direzione est (MI-Meda).

Scenario 3c: Codice nero "Variante di Lentate"



Nel caso in cui le condizioni meteorologiche dovessero subire un peggioramento e/o si verificasse una situazione di blocco traffico o di pericolo per la circolazione, verrà decretato dal Direttore Esercizio e Manutenzione il presente scenario che di norma dovrebbe essere preceduto dallo scenario 3b.

Se la situazione di partenza non corrispondesse allo scenario 3b sarà necessaria l'attivazione della PS con traffico rallentato a supporto delle operazioni descritte ai successivi punti 1-2.

FASI OPERATIVE:

1. n.1 squadra di manutenzione e/o Personale di APL, partendo dalla chiusura della corsia di sorpasso precedentemente installata, procede ad effettuare l'uscita obbligatoria per deviare il traffico proveniente da Milano in uscita Lentate Sud verso la SP44;
2. n.1 squadra di manutenzione e/o Personale di APL, partendo dalla chiusura della corsia di sorpasso precedentemente installata, procede ad effettuare l'uscita obbligatoria per deviare il traffico proveniente dalla carreggiata est della A36 in uscita Lentate Nord;
3. informativa su PMV della A36;
4. personale di APL chiude l'entrata da Lentate per A36 est (direzione MI-Meda).

SCENARIO 4: TANGENZIALE DI Varese A60

Scenario 4a: Codice giallo A60



FASI OPERATIVE:

Ad inizio precipitazione con previsione di intensificazione verranno convocate le risorse e i mezzi invernali per la gestione operativa dello scenario di accumulo con il rilascio graduale tra Gazzada e innesto con SS712.

Scenario 4b: Codice rosso A60



FASI OPERATIVE:

1. n.1 squadra di manutenzione e/o Personale APL, effettua filtraggio dei mezzi pesanti obbligando l'uscita di questi allo Svincolo di Gazzada est;
2. informativa su PMV di A8, SS712 e A60;
3. n.1 pattuglia della PS rallenta il traffico in SS712 direzione A60; quindi, n.1 squadra di manutenzione e/o Personale di APL effettua con segnaletica di filtro la chiusura della corsia di sorpasso. La stessa PS provvede a deviare i mezzi pesanti provenienti dalla SS712 in uscita Vedano Olona;
4. n.1 pattuglia della Polizia Locale e/o Personale di APL inibisce ai mezzi pesanti l'ingresso in carreggiata ovest della A60 dallo svincolo di Vedano Olona (direzione A8).

Scenario 4c: Codice nero A60



Nel caso in cui le condizioni metereologiche dovessero subire un peggioramento e/o si verificasse una situazione di blocco traffico o di pericolo per la circolazione, verrà decretato dal Direttore Esercizio e Manutenzione il presente scenario che di norma dovrebbe essere preceduto dallo scenario 4b.

Se la situazione di partenza non corrispondesse allo scenario 4b sarà necessaria l'attivazione della PS con traffico rallentato a supporto delle operazioni descritte al successivo punto 3.

FASI OPERATIVE:

1. personale di APL effettua in carreggiata est l'uscita obbligatoria sullo svincolo di Gazzada;
2. informativa su PMV di A8, SS712 e A60;
3. personale di APL, partendo dalla chiusura della corsia di sorpasso precedentemente installata, procede ad effettuare l'uscita obbligatoria per deviare il traffico proveniente dalla SS712 in uscita Vedano Olona;
4. n.1 pattuglia della Polizia Locale con il supporto del personale di APL chiude l'ingresso in carreggiata ovest della A60 dallo svincolo di Vedano Olona (direzione A8).

SCENARIO 5: TANGENZIALE DI COMO A59

Scenario 5a: Codice giallo A59



FASI OPERATIVE:

ad inizio precipitazione con previsione di intensificazione verranno convocate le risorse e i mezzi invernali per la gestione operativa dello scenario di accumulo con il rilascio graduale tra Villa Guardia e Acquanegra.

Scenario 5b: Codice rosso A59



FASI OPERATIVE:

1. supporto dei Carabinieri sulla rotonda di Villaguardia e sulle 2 rotonde di Acquanegra per interdire l'accesso dei mezzi pesanti;

2. n.2 squadre di manutenzione e/o Personale APL chiudono gli ingressi da A9 Milano/Como ai mezzi pesanti.

Scenario 5c: Codice nero A59



FASI OPERATIVE

Le fasi operative sono le medesime descritte nello scenario 5b, con l'aggiunta però della chiusura della tratta per tutte le categorie di veicoli.

Art. 9 – FERMO TEMPORANEO DEI MEZZI PESANTI

Modalità di attuazione e soglia di attivazione

In caso di precipitazioni nevose intense il Direttore Esercizio e Manutenzione ed il Compartimento della Polizia Stradale per la Lombardia adotteranno di concerto, sulla base delle modalità definite con il presente documento, provvedimenti per il fermo temporaneo dei veicoli con massa a pieno carico superiore a 7,5 t. lungo le tratte elementari di cui al successivo paragrafo.

I provvedimenti di fermo obbligatorio, da effettuarsi in tratti comunque non interessati da precipitazione nevosa, saranno legittimati dalla emissione di un'apposita Ordinanza da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda e saranno disposti e resi immediatamente esecutivi previa comunicazione a Viabilità Italia – materia di Viabilità e tempestiva comunicazione all'utenza con idonea segnaletica situata nei punti di accesso dell'infrastruttura.

Tali provvedimenti si renderanno operativi allorché, lungo uno o più tratti della rete autostradale limitrofi ai tratti di accumulo di cui al paragrafo seguente, si verificheranno le seguenti condizioni:

- al raggiungimento della soglia di allerta “codice rosso”, in particolare quando l'intensità della neve, nonostante l'impiego su strada di tutti i mezzi disponibili, determina la possibilità di blocchi anche momentanei del traffico per cause direttamente o non direttamente connesse alla nevicata in corso;
- al raggiungimento della soglia di allerta “codice giallo” (neve contrastata agevolmente dall'azione dei mezzi disponibili), solo nei casi in cui vi siano segnali chiari di tendenza in aumento della precipitazione con probabile passaggio alla soglia superiore di allerta “codice rosso”.

Schemi operativi per fermo temporaneo

Il filtraggio dinamico dei mezzi pesanti sarà attuato in via prioritaria utilizzando come spazio di sosta la prima corsia di transito sulla destra. Lo schema di presegnalamento necessario allo scopo è quello descritto, nel seguito, desunto dal “Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in caso di neve (Edizione 2005)” redatto da Viabilità Italia.

In conseguenza della decisione di fermo temporaneo dei veicoli pesanti dovranno essere realizzate le seguenti azioni:

- predisposizione della segnaletica di preavviso;
- istituzione del divieto di sorpasso per i veicoli pesanti prima del tratto di accumulo, per ottenere una selezione “naturale” di tali veicoli (obbligati ad utilizzare la sola corsia di destra);
- inizio rallentamento del traffico utilizzando pattuglie di Polizia come “safety-car” (fase 1);
- al termine del tratto di accumulo, tutto il traffico viene temporaneamente bloccato (fase 2);
- un mezzo della Viabilità deve costantemente essere impiegato per la presegnalazione della coda;
- installazione di segnaletica mobile: solo cavalletti di sbarramento da posizionare a traffico fermo al termine del tratto di accumulo;

- i mezzi pesanti vengono accumulati sulla prima corsia di transito sulla destra;
- il traffico leggero scorre sulla rimanente corsia di sinistra a regime di velocità ridotto ed è assoggettato al “filtro” presente in corrispondenza della testata di blocco (fase3).

In caso di attivazione del “fermo temporaneo”, le pattuglie di Polizia Stradale e/o personale addetto dell’Autostrada Pedemontana Lombarda garantirà il rispetto delle disposizioni ed il corretto allineamento dei veicoli merci sul margine destro della carreggiata.

La comunicazione concernente l’attivazione del fermo obbligatorio per i veicoli con massa complessiva >7,5 t. sarà rafforzata tramite i pannelli a messaggio variabile in avvicinamento al tratto interessato e attraverso i canali radiofonici convenzionali.

Fase 1) Intercettazione e rallentamento del traffico



Fase 2) Fermo del traffico



Fase 3) Rilascio dei veicoli leggeri



Durante la fase di “fermo”, in relazione alla durata dello stesso, del numero di veicoli pesanti accumulati e delle condizioni di transitabilità del tratto a valle interessato dalla nevicata, potranno essere effettuate periodiche operazioni di decongestionamento con adeguato anticipo rispetto alla saturazione, consistenti nella re immissione “controllata” in carreggiata di convogli composti, di norma, da non più di 40 autocarri.

The diagram shows a highway with a carpooling lane. A blue car is in the carpooling lane, and a yellow car is in the adjacent lane. A green arrow points right, indicating the direction of travel.

Art. 10 – FERMO TEMPORANEO DEI MEZZI PESANTI E RELATIVI TRATTI DI ACCUMULO ED ESTENSIONI

Tratte di accumulo mezzi pesanti	
<i>Autostrada e km di testa/coda accumulo</i>	<i>Capacità (n° di mezzi pesanti)</i>
Autostrada A36 - dal 5+800 al 10+300 dir. est/ovest	circa 200 per direzione
Autostrada A36 - dal 11+200 al 14+000 dir. est/ovest	circa 140 per direzione
Autostrada A36 - dal 16+200 al 16+600 dir. est/ovest	circa 20 per direzione
Autostrada A36 - dal 19+700 al 20+200 dir. est/ovest	circa 25 per direzione

Operazioni di fine provvedimento

Il termine o la sospensione del provvedimento di fermo obbligatorio per i mezzi pesanti sarà disposto dal Direttore Esercizio e Manutenzione di Autostrada Pedemontana Lombarda d'intesa con il compartimento della Polizia Stradale della Lombardia, previa comunicazione a Viabilità Italia – Centro di coordinamento nazionale per la gestione delle emergenze di viabilità.

Le pattuglie di Polizia e delle unità degli Ausiliari alla Viabilità o della manutenzione, presenti in corrispondenza della zona di attestamento della colonna dei veicoli in sosta, assicureranno la loro graduale re immissione in carreggiata attraverso la corsia di marcia lenta, che dovrà rimanere protetta dalla delimitazione segnaletica e pertanto esclusa al transito dei veicoli leggeri.

Art. 11 – UTENZE TELEFONICHE UTILI

COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE di Milano	
Centro Operativo Compartimentale (COC)	<i>Operatore Radio</i> 02/32678508 02/32678509
Centro Operativo Compartimentale Autostradale (COA)	<i>Operatore Radio</i> 02/3520227 02/39100186 (fax)

DIREZIONE OPERATIVA	
AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA A36 – Variante di Lentate – A59 – A60	
Centro Radio Informativo	<i>Operatore Radio</i> 02/67741540/1/6 031451941 031564546

Il Direttore Esercizio Manutenzione
Avv. Michele Massaro