



# Prefettura di Firenze

Area V – Protezione Civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico



## **PIANO DI EMERGENZA ESTERNA GALLERIE FERROVIARIE PRESENTI IN PROVINCIA DI FIRENZE**

**SULLE LINEE**

**DIRETTISSIMA ROMA – FIRENZE**

**E**

**PISA - FIRENZE**

**EDIZIONE  
29 Aprile 2016**

# INDICE DEL DOCUMENTO

## PARTE I

### PARTE GENERALE

ATTO DI APPROVAZIONE .....	4
ELENCO DI DISTRIBUZIONE .....	5
REGISTRAZIONI DELLE AGGIUNTE E DELLE VARIANTI.....	6
PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI.....	7
SCOPO DEL PIANO. ....	8
AGGIORNAMENTO, ESERCITAZIONI E FORMAZIONE.....	9
TERMINI E DEFINIZIONI .....	10
DESCRIZIONE DELLE GALLERIE .....	13

## PARTE II

### SCENARI INCIDENTALI

TIPOLOGIA DEGLI EVENTI INCIDENTALI .....	14
EVENTI INCIDENTALI.....	14

## PARTE III

### MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO

GENERALITÀ.....	17
SOGGETTI COINVOLTI E GESTIONE DELL'EMERGENZA .....	17
MODALITÀ OPERATIVE IN CASO DI INCIDENTE.....	22

## ALLEGATI

All. 1 - PEI Galleria SAN DONATO .....	25
All. 2 - PEI Galleria SAN MARIO .....	25
All. 3 - PEI Gallerie BELLOSGUARDO e SAN VITO .....	25
All. 4 - SCHEDE per le "PROCEDURE DI ACCESSO DEI SOCCORRITORI ALLE GALLERIE FERROVIARIE" .....	26
All. 5 - RUBRICA TELEFONICA .....	27
All. 6 - MODULISTICA FS (M40) .....	29

# PARTE I - PARTE GENERALE



## ***Il Prefetto di Firenze***

Prot. n. 45179/2016

**VISTO** il D. M. Infr. e Trasp. del 28 Ottobre 2005, pubblicato nella G.U. n. 83 del 8 Aprile 2006, allegato 2, recante: “Requisiti di sicurezza per le gallerie del sistema ferroviario“, ove, tra l’altro, è previsto che le Autorità Locali competenti devono approntare un piano di emergenza sulla scorta degli scenari di incidente ipotizzati che tenga conto dei compiti e delle responsabilità dei vari enti coinvolti;

**VISTE** le “Linee guida per la redazione del piano generale di emergenza di una lunga galleria ferroviaria” trasmesse con nota della Direzione Generale, Protezione Civile e Servizi Antincendio del Ministero dell’Interno in data Luglio 1999;

**VISTI** i Piani di Emergenza Interni predisposti dal Gestore R.F.I., trasmessi con note del 19/11/2012, del 20/09/2013 e 14/02/2013 e da ultimo del 18/11/2014;

**RILEVATO** che il piano è stato predisposto secondo le indicazioni contenute nelle predette Linee Guida e nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 6 Aprile 2006 recante: “Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose” pubblicata nella G.U., n. 87 del 13 Aprile 2006;

**TENUTO CONTO** degli aggiornamenti elaborati a seguito del precedente piano edizione 30 ottobre 2013;

### **A P P R O V A**

il presente piano denominato:

**PIANO DI EMERGENZA ESTERNA GALLERIE FERROVIARIE  
PRESENTI IN PROVINCIA DI FIRENZE  
SULLE LINEE DIRETTISSIMA ROMA-FIRENZE E PISA-FIRENZE**

Firenze, 29 aprile 2016

IL PREFETTO  
(Giuffrida)

## ELENCO DI DISTRIBUZIONE

N. ORD.	ENTE	N. COPIE
1	PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE	ROMA 1
2	MINISTERO DELL'INTERNO: - GABINETTO - DIPARTIMENTO VV.F. SOCCORSO PUBBLICO E DIFESA CIVILE - DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA	ROMA 1 1 1
3	MINISTERO DELL'AMBIENTE - GABINETTO	ROMA 1
4	MINISTERO DELLA SALUTE - GABINETTO	ROMA 1
5	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – GABINETTO	ROMA 1
6	QUESTURA	FIRENZE 1
7	COMANDO PROVINCIALE CARABINIERI	FIRENZE 1
8	COMANDO PROVINCIALE GUARDIA DI FINANZA	FIRENZE 1
9	COMPARTIMENTO POLIZIA FERROVIARIA	FIRENZE 1
10	DIREZIONE REGIONALE VIGILI DEL FUOCO	FIRENZE 1
11	COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO	FIRENZE 1
12	REGIONE TOSCANA	FIRENZE 1
13	CITTA' METROPOLITANA DI	FIRENZE 1
14	COMUNE DI	BAGNO A RIPOLI 1
15	COMUNE DI	FIGLINE E INCISA VALDARNO 1
16	COMUNE DI	LASTRA A SIGNA 1
17	COMUNE DI	MONTELUPO FIORENTINO 1
18	COMUNE DI	RIGNANO SULL'ARNO 1
19	AZIENDA U.S.L. TOSCANA CENTRO – DIPARTIMENTO PREVENZIONE E PROTEZIONE	FIRENZE 1
20	AZIENDA U.S.L. TOSCANA CENTRO – DIPARTIMENTO PREVENZIONE E PROTEZIONE	EMPOLI 1
21	STRUTTURA ORGANIZZATIVA COMPLESSA EMERGENZA SANITARIA 118 FIRENZE E PRATO	FIRENZE 1
22	STRUTTURA ORGANIZZATIVA COMPLESSA EMERGENZA SANITARIA 118 PISTOIA ED EMPOLI	EMPOLI 1
23	ARPAT AREA VASTA CENTRO	FIRENZE 1
24	R.F.I. - DIREZ. TERRITORIALE PRODUZIONE	FIRENZE 1
25	R.F.I. - DIREZIONE DIRETTRICE ASSE VERTICALE	BOLOGNA 1

## REGISTRAZIONI DELLE AGGIUNTE E DELLE VARIANTI

N. ORD.	NUMERO PROTOCOLLO E DATA LETTERA TRASMISSIONE	RIFERIMENTO PAGINE	NOTE	DATA DELLA MODIFICA	FIRMA DI CHI APPORTA LA MODIFICA

# PARTE I - PARTE GENERALE

## PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

Per la redazione del presente piano si è fatto riferimento alle seguenti principali fonti:

- Decreto del Presidente della Repubblica del 1° agosto 2011 n. 151 “Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi...”
- Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 – Attuazione dell’art.1 della Legge n.123 del 3 agosto 2007 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro
- D.M. 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- D.P.C.M. 6 aprile 2006 - Coordinamento iniziative e misure finalizzate a disciplinare interventi di soccorso e assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei e di mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose.
- “Linee Guida per la redazione del piano generale di emergenza di una lunga galleria ferroviaria” elaborate dal Gruppo di Lavoro misto Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e Gruppo FS – 25 luglio 1998 (DM 03/96).
- Legge 24 febbraio 1992, n. 225 "Istituzione del Servizio Nazionale della Protezione Civile”.
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 dicembre 2008 “Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze.
- Decreto Legge n. 59 del 15 maggio 2012 convertito nella Legge n. 100 del 12 luglio 2012 “Disposizioni urgenti per il riordino della protezione civile”.
- Legge Regionale n. 67 del 29 dicembre 2003 “Ordinamento del sistema regionale della protezione civile e disciplina della relativa attività”.

## SCOPO DEL PIANO

L'esigenza di predisporre il presente Piano di Emergenza Esterna (da ora in poi denominato P.E.E.) deriva dalla necessità di fronteggiare i rischi connessi a possibili eventi incidentali che intervengano all'interno delle gallerie ferroviarie presenti nella provincia di Firenze indicate nella tabella sottostante.

Galleria	PEI delle Gallerie della Linea	Lungh. m.	Comuni interessati
SAN DONATO	Linea DD Firenze S.M.N. – P.C. Bassano	10.954	Bagno a Ripoli Rignano Sull'Arno
SAN MARIO		1.007	Figline e Incisa Valdarno
BELLOSGUARDO	Linea Firenze-Empoli / Bivio / PC Renai - Bivio / PC Samminiato	4.075,09	Lastra a Signa
SAN VITO		1.977,64	Lastra a Signa Montelupo Fiorentino

Il piano deve pertanto integrarsi nel modo più completo possibile con i Piani di Emergenza Interni (P.E.I.) predisposti per ciascuna galleria da RFI al fine di trovare le soluzioni più adeguate al conseguimento degli obiettivi di soccorso e salvaguardia delle persone e dei beni eventualmente interessati da un evento incidentale meglio di seguito indicato (pgf. Eventi Incidentali).

Si evidenzia che l'organizzazione interna di RFI prevede che la competenza per le gallerie Bellosguardo e San Vito (sulla linea Firenze – Pisa) sia attribuita al DCCM di Firenze (dipendente dalla D.T.P. Firenze, sede Firenze C.M.), mentre la competenza per le gallerie San Donato e San Mario (sulla linea Firenze – Roma DD) sia attribuita al DCCM di Bologna (dipendente dalla D.T.P. Bologna, sede Bologna).

Il presente documento contiene le disposizioni dirette ad attivare e gestire l'intervento dei soccorritori in caso d'accadimento di un incidente, interessante una delle gallerie in questione.

Esso rappresenta, quindi, lo strumento che consente di pianificare l'organizzazione del soccorso per un'emergenza causata da un incidente significativo che dovesse verificarsi all'interno della galleria in questione, anche nel caso in cui da tale evento dovessero scaturire eventuali effetti dannosi per persone e cose anche all'esterno della galleria interessata.

Il presente PEE è stato elaborato, con lo scopo di:

- controllare e circoscrivere gli incidenti in modo da minimizzarne gli effetti e limitarne i danni per l'uomo, per l'ambiente e per i beni;
- mettere in atto le misure necessarie per proteggere l'uomo e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti all'interno della galleria od eventualmente all'esterno della galleria interessata;
- provvedere, sulla base delle disposizioni vigenti, al ripristino e al disinquinamento dell'ambiente dopo un incidente.

## **AGGIORNAMENTO, ESERCITAZIONI E FORMAZIONE**

Il presente P.E.E., che deve essere riesaminato ogni 3 (tre) anni, è comunque riveduto ed aggiornato a seguito di:

- modifiche impiantistiche e/o gestionali interessanti le suindicate gallerie;
- accadimento di incidenti significativi verificatisi nelle predette gallerie;
- esercitazioni periodiche effettuate, qualora dagli esiti delle stesse si evidenzi la necessità di migliorare le azioni previste dal P.E.E. stesso.

Il presente piano costituisce pianificazione relativa al rischio ferroviario che è destinata ad essere inserita quale pianificazione di settore nel generale Piano Provinciale di protezione civile e con l'apporto di tutti gli Enti e Istituzioni che hanno partecipato alla stesura dello stesso.

Le esercitazioni periodiche possono essere svolte per testare le procedure del piano in modo completo o anche solo parziale.

## TERMINI E DEFINIZIONI

Nella seguente tabella è riportato, un elenco dei termini principali, utilizzati nel presente documento, unitamente alle relative definizioni ed acronimi di uso comune.

TERMINE	DEFINIZIONE	ACRONIMO
CENTRO COORDINAMENTO SOCCORSI	Organo di coordinamento che entra in funzione all'emergenza e che provvede a coordinare gli interventi prestati da Amministrazioni pubbliche nonché da Enti ed organismi privati nonché alla predisposizione dei servizi di assistenza e soccorso alla popolazione colpita da incidenti nell'ambito della provincia.	C.C.S.
DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE	Apprestamenti individuali per la protezione della salute delle persone dai rischi residui	D.P.I.
PIANO DI EMERGENZA E SOCCORSO o PIANO GENERALE DI EMERGENZA o PIANO DI EMERGENZA ESTERNA	Documento elaborato dalle Autorità competenti che, tenendo conto delle indicazioni generali e specifiche, definisce i vari scenari, compiti e responsabilità dei vari Enti coinvolti nelle operazioni di soccorso. (All. II D.M. 28.10.2005).	P.E.E.
PIANO DI EMERGENZA INTERNO	Pianificazione delle procedure operative standard da attuare a cura delle FS in caso di emergenza in galleria	P.E.I.
POSTO DI COMANDO AVANZATO	Unità operativa avente il compito di gestire in campo, sin dalle prime fasi di allarme, le operazioni di soccorso tecnico. Essa è composta dai rappresentanti dei Vigili del Fuoco (che ne assumono il coordinamento), delle Forze dell'Ordine, del Comune eventualmente interessato e/o della Città Metropolitana, del Servizio 118, dell'ARPA e del gestore della galleria.	P.C.A.
POSTO MEDICO AVANZATO	Area Sanitaria funzionale con il compito di selezionare trattare ed evacuare le vittime.	P.M.A.
AREA ATTESA MEZZI	Zona idonea per il posizionamento dei mezzi di soccorso	A.A.M.
ZONA ATTERRAGGIO ELICOTTERI o PIAZZALE PER ELISOCCORSO	Zona idonea all'atterraggio degli elicotteri che sia facilmente raggiungibile dai mezzi di soccorso.	Z.A.E.
DIRETTORE TECNICO DEI SOCCORSI	Il Direttore Tecnico dei Soccorsi è il responsabile della gestione dell'intervento in loco. E' riconosciuto nella persona del Comandante dei Vigili del Fuoco o suo delegato. Corrisponde alla figura del R.O.S. (Responsabile delle Operazioni di Soccorso) indicato all'interno dei P.E.I.	D.T.S.
DIRETTORE DEL SOCCORSO SANITARIO	Il Responsabile del Servizio Emergenza Sanitaria 118 o suo delegato riveste il ruolo del Direttore del Soccorso Sanitario con il compito di assicurare alle persone coinvolte un trattamento di primo soccorso.	D.S.S.
DIRETTORE TECNICO DEI TRASPORTI SANITARI	E' il Responsabile della Noria di trasporto delle vittime verso il presidio ospedaliero di norma un operatore della Protezione Civile Provinciale coordinato dal DSS.	D.T.T.

Tabella: Glossario dei termini utilizzati

Termini tecnici basilari per la gestione dell'emergenza tratti dai P.E.I. di R.F.I.

TERMINE	SIGNIFICATO
ACCESSO PRIMARIO	In generale in numero di due per ogni galleria, di norma coincidenti con gli imbocchi; possono corrispondere con le finestre (se esistenti) nel caso in cui l'orografia del territorio o considerazioni di carattere strategico, ai fini di un intervento di soccorso, consiglino soluzioni alternative.
ACCESSO SECONDARIO	tutti gli accessi di una galleria che non siano classificati primari.
AREA DI TRIAGE	area esterna alla galleria, destinata al primo soccorso ed allo smistamento delle persone coinvolte in evento incidentale.
BITUBO	Tipologia di galleria, per linea a doppio binario, che prevede un tunnel per ogni binario.
CAMERA DI MANOVRA	Area, posta all'interno della finestra in adiacenza allo sbocco sulla galleria, che rende possibile l'impiego e la manovra dei mezzi di soccorso.
CAMERONE	spazio, all'interno della galleria, adibito al ricovero del personale della manutenzione e delle relative attrezzature.
CANCELLO D'ACCESSO	apertura in corrispondenza della recinzione ferroviaria che consente l'ingresso delle squadre di soccorso.
FERMATA	località di servizio, normalmente impresenziata, adibita al solo servizio viaggiatori; non è munita di dispositivi che consentono il passaggio del treno da un binario all'altro.
FINESTRE	gallerie laterali che mettono in comunicazione un punto intermedio della galleria ferroviaria con l'esterno, di norma attrezzata in modo tale da essere utilizzata sia per il soccorso di un incendio in galleria, sia come via di esodo.
ILLUMINAZIONE DI EMERGENZA	dispositivi fissi e portatili in dotazione ai mezzi di soccorso ferroviari.
ILLUMINAZIONE DI SICUREZZA	impianto di illuminazione fisso nelle gallerie.
ILLUMINAZIONE VIE DI ESODO	impianto di illuminazione sugli stradelli posti all'interno della galleria e lampade portatili situate nei cameroni e/o nicchioni della galleria.
LOCALITÀ DI SERVIZIO	località lungo le linee, aventi varie caratteristiche e funzioni, necessarie per l'espletamento dell'esercizio ferroviario.
MEZZO BIMODALE VV.F.	automezzo di pronto intervento intermodale strada-ferrovia in dotazione ai VV.F. progettato per intervenire nelle gallerie attrezzate e predisposte secondo le Linee Guida per le gallerie ferroviarie elaborate dallo specifico Gruppo di Lavoro Vigili del Fuoco-FS 25.7.1998 (DM 03/96) e le indicazioni del DM 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie".
MEZZO FS	mezzo ferroviario per il trasporto del personale FS di primo intervento e delle relative dotazioni.
MONOTUBO	tipologia di galleria ad unico fornice per più binari affiancati.
NICCHIE	spazi all'interno della galleria adibiti al ricovero del personale della manutenzione.
NICCHIONI	spazi all'interno della galleria adibiti al ricovero del personale della manutenzione ed al contenimento di impianti necessari all'espletamento dell'esercizio ferroviario.
PIANO A RASO	tratto di sede ferroviaria resa carrabile per il posizionamento del mezzo bimodale sui binari.
PIAZZALE DI EMERGENZA	Zona attrezzata per il posizionamento dei mezzi di soccorso collegata alla viabilità ordinaria tramite strade di accesso.

<b>TERMINE</b>	<b>SIGNIFICATO</b>
POSTO CENTRALE	postazione dalla quale si gestisce la circolazione dei treni nell'ambito di una zona (linee o nodi) di giurisdizione.
SEGNALETICA DI SICUREZZA	segnalazione permanente o meno che fornisca un'indicazione, una prescrizione, o un divieto concernente la sicurezza o la salute delle persone (ad esempio cartelli di salvataggio e delle attrezzature antincendio).
SISTEMA DI COMUNICAZIONI ED EMERGENZA	impianti che permettono le comunicazioni via radio nella galleria
SISTEMA DI COMUNICAZIONI DI SERVIZIO	Postazioni telefoniche all'interno ed all'esterno della galleria (nei piazzali di emergenza) che consentano il collegamento telefonico con il dirigente centrale operativo e/o con la stazione più vicina, con la stessa denominazione si indica, inoltre, un sistema di comunicazione con telefoni cellulari che assicuri le comunicazioni fra il gruppo di intervento FS e quello dei VV.F.
SISTEMA D'INFORMAZIONE AI VIAGGIATORI	Impianto di diffusione sonora all'interno della galleria utilizzato in caso di necessità dal personale FS o anche dalle squadre di soccorso per comunicare con i viaggiatori.
SOCCORSO SANITARIO	costituisce un aspetto del soccorso urgente ed è teso ad assicurare alle persone coinvolte un trattamento di primo soccorso.
SOCCORSO TECNICO	costituisce la seconda fase dell'intervento ed è tesa al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.
SOCCORSO TECNICO URGENTE	costituisce la prima fase dell'intervento ed è teso a porre in salvo le persone e a rendere la zona dell'incidente sicura
STRADA D'ACCESSO	collegamento vario del piazzale di emergenza con la viabilità ordinaria.
TUNNEL DI SERVIZIO	galleria parallela alla galleria ferroviaria e comunicante con la stessa, attrezzata per il soccorso in caso di un inconveniente in galleria.
VIE DI ESODO	percorsi per l'evacuazione delle persone dalla galleria.
D.M.	Dirigente Movimento
DOTE	Dirigente Operatore Trazione Elettrica
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
GALLERIE FERROVIARIE	Gallerie delle linee ferroviarie "DD Firenze S.M.N. – P.C. Bassano", "Samminiatello – Renai" della provincia di Firenze

Tabella: Termini, definizioni ed acronimi

## DESCRIZIONE DELLE GALLERIE

Per ciascuna linea ferroviaria le informazioni tecniche delle gallerie nonché:

- le caratteristiche dei tratti di linea;
- le caratteristiche planimetriche/altimetriche
- le caratteristiche di esercizio

sono riportate negli specifici PEI allegati al presente piano (All. 1 – PEI Galleria San Donato, All. 2 – PEI Galleria SAN MARIO, All. 3 – PEI Gallerie BELLOSGUARDO e SAN VITO).

Per quanto attiene alla viabilità di accesso ed alle caratteristiche delle gallerie relativamente anche alle attrezzature ed ai sistemi di impianto presenti si rinvia all'allegato All. 4 – Schede per le “Procedure di accesso dei soccorritori alle gallerie ferroviarie”.

# PARTE II SCENARI INCIDENTALI

## TIPOLOGIA DEGLI EVENTI INCIDENTALI

Considerato che nelle gallerie possono transitare sia treni passeggeri che treni merci, gli scenari ipotizzabili sono molteplici ma riconducibili a quelli principali di riferimento, identificati in base all'insorgenza dei seguenti eventi critici iniziatori, desunti dal DM 28/10/05 – Allegato III §3.2, di seguito riportati:

- assistenza per avaria tecnica,
- deragliamento o collisione,
- Incendio (Principio d'incendio su di un treno passeggeri, principio d'incendio su di un treno merci con arresto in galleria o ipotesi di incendio con "top event").

## EVENTI INCIDENTALI

### ASSISTENZA AD UN CONVOGLIO IN CASO D'AVARIA TECNICA

L'arresto di un convoglio per un lungo periodo in galleria costituisce un evento delicato. Le avarie tecniche che provocano l'arresto di un convoglio possono riguardare sia l'infrastruttura sia il materiale rotabile ed essere tali da costituire un'ipotesi disfunzionale gestibile all'interno dei servizi di assistenza del Gestore dell'infrastruttura (R.F.I.) e delle imprese ferroviarie coinvolte.

Le stesse possono, altresì, provocare comportamenti rischiosi da parte dei passeggeri, di seguito ipotizzati, tali da giustificare l'avvio della fase di pre-allerta degli Organismi preposti al soccorso.

Nel caso di avaria dei sistemi di trazione, tale da immobilizzare il rotabile, si può verificare una riduzione e/o cessazione dei servizi offerti a bordo (condizionamento, ventilazione, illuminazione).

E' evidente come un tale scenario possa comportare disagi fisici e momenti di panico nei viaggiatori, tenuto conto anche della circostanza che le carrozze climatizzate non sono dotate di finestrini apribili e che gli stessi passeggeri potrebbero, nella situazione descritta, aprire le singole porte azionando i dispositivi di emergenza, abbandonare il convoglio e stazionare nella sede ferroviaria, in condizioni di esposizione al rischio di investimento.

Nel caso in esame, il Gestore dell'Infrastruttura si farà carico di gestire nel modo più prudente la situazione fino a pervenire al trasbordo dei viaggiatori su un altro mezzo ferroviario od al loro trasferimento con autopullman.

Solo quest'ultimo caso comporta anche l'esodo dei viaggiatori verso l'esterno attraverso un Punto di Esodo, con le connesse problematiche di mobilità di persone anziane, bambini, diversamente abili, ecc., a cura del personale dell' Impresa Ferroviaria e di R.F.I. che si faranno carico di garantire le necessarie forme di assistenza e di accompagnamento dei passeggeri verso l'uscita dalla galleria.

Queste ultime ipotesi, sia pure eccezionali e straordinarie, potranno essere tali da rendere opportuno il pre-allertamento, da parte di R.F.I., degli Organismi preposti al soccorso, che saranno attivati in relazione alle specifiche necessità che si verranno sul momento a prefigurare.

### IPOTESI DI DERAGLIAMENTO E/O COLLISIONE

Il deragliamento, o svio, e la collisione hanno effetti diversi in funzione della velocità del treno e

quindi del posizionamento dei vagoni rispetto ai binari. A seguito di detti eventi il servizio ferroviario sicuramente viene interrotto per un periodo più o meno prolungato con il conseguente allontanamento dei viaggiatori dal/i convoglio/i interessati.

Il deragliamento di un convoglio potrebbe andare ad interessare la sagoma limite del binario attiguo, con l'eventualità che tale circostanza non sia rilevata dal sistema di segnalamento di sicurezza. Inoltre si potrebbe verificare la necessità di effettuare il trasbordo dei viaggiatori in un altro mezzo ferroviario o di far raggiungere a piedi le vie di esodo della galleria. Tali ipotesi comporta l'allarme dei Vigili del Fuoco da parte del Gestore dell'infrastruttura (R.F.I.) e delle imprese ferroviarie coinvolte.

L'intervento di soccorso tecnico urgente effettuato dai Vigili del Fuoco, dovrà tenere conto delle caratteristiche infrastrutturali della linea ferroviaria oggetto dell'evento e del contesto geomorfologico in cui è ubicata la galleria, soprattutto in funzione della viabilità e del corretto ammassamento dei mezzi d'opera e di soccorso presso le vie di esodo o alle piazzole di emergenza della galleria interessata.

Sarà cura di RFI, su richiesta del Direttore Tecnico del Soccorso, mettere a disposizione i mezzi d'opera per consentire l'afflusso del personale delle squadre di soccorso ed il trasporto dei feriti.

Nell'ambito dell'ipotesi di deragliamento non si può escludere, anche un principio d'incendio che verrà trattato nel paragrafo successivo.

## **IPOSTESI DI INCENDIO**

### **• PRINCIPIO D'INCENDIO SU DI UN TRENO PASSEGGERI CON ARRESTO IN GALLERIA**

Le cause che possono produrre un tale evento dipendono da fattori interni (guasti al sistema frenante, guasti dei sistemi di trazione) oppure da fattori esterni. La causa che origina un principio di incendio può essere individuata anche in un evento accidentale che riguarda l'interno della carrozza o l'infrastruttura ferroviaria.

Le conseguenze per l'esercizio potrebbero essere relativamente lievi allorché l'incendio è tale da poter essere estinto immediatamente dal personale di condotta e di accompagnamento; in caso contrario, si rende necessario l'attivazione delle squadre di soccorso dei Vigili del Fuoco.

Occorrerà quindi allontanare i viaggiatori verso l'imbocco più vicino ed affrontare le problematiche di mobilità di persone anziane, bambini e diversamente abili attivando contestualmente l'intervento del servizio 118 per il soccorso sanitario.

### **• PRINCIPIO D'INCENDIO SU DI UN TRENO MERCI CON ARRESTO IN GALLERIA**

Le cause che possono produrre un tale evento sono le medesime del punto precedente. L'eventuale presenza di significativi quantitativi di materiale può modificare la magnitudo dell'evento in quanto ogni sostanza coinvolta ha parametri chimico-fisici diversi che influiscono sulla velocità di propagazione dell'incendio, sulla produzione di calore, di fumi che riducono la visibilità e produzione di gas tossici o nocivi.

I vagoni che trasportano sostanze pericolose dovranno essere sempre dotate di cartelli identificativi della sostanza (tavole kemler-onu), mentre la composizione del treno dovrà

essere sempre conosciuta dal personale ferroviario e messa a disposizione del Direttore Tecnico dei Soccorsi (d'ora in poi denominato D.T.S.).

Le conseguenze per l'esercizio potrebbero essere relativamente lievi allorché l'incendio sia tale da poter essere estinto immediatamente dal personale di condotta; in caso contrario, si rende necessario l'attivazione delle squadre di soccorso dei Vigili del Fuoco.

- **"TOP EVENT" IPOTESI D'INCENDIO CON COLLISIONE E/O DERAGLIAMENTO**

Questo scenario incidentale rappresenta il "Top Event" diventando scenario primario conseguente a collisione e/o deragliamento.

L'ipotesi di incendio comporta l'immediata autonoma attivazione delle procedure di esodo, da parte del personale dell'impresa ferroviaria che si farà carico di garantire le necessarie forme di assistenza e salvaguardia dei passeggeri.

Le azioni sul luogo dell'evento sono quelle di soccorso tecnico da parte dei Vigili del Fuoco e quelle sanitarie che saranno assicurate in "zona di sicurezza", individuata dal Direttore del Soccorso Sanitario (d'ora in poi denominato D.S.S.), in accordo e su indicazione del D.T.S..

In caso di incendio, inoltre, la presenza di fumi in galleria costituisce aggravio sia delle procedure di intervento tecnico da parte dei Vigili del Fuoco che di esodo dei passeggeri.

# PARTE III - MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO

## GENERALITÀ

Il modello organizzativo previsto nel presente PEE è basato sul fondamentale ruolo delle funzioni di supporto svolto dalle strutture operative, in particolare, quella del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e del Servizio di Emergenza Sanitaria “118”, cui compete, rispettivamente, la Direzione tecnica dei soccorsi e la Direzione dei soccorsi sanitari.

Il D.T.S. dei Vigili del Fuoco, in relazione anche a quanto descritto nel paragrafo precedente, attua il coordinamento tecnico operativo delle azioni di soccorso che si effettua presso il Posto di Comando Avanzato, di seguito denominato P.C.A., e a cui partecipano anche i responsabili degli altri Enti e organismi preposti alle attività necessarie al superamento dell'emergenza.

L'azione di coordinamento istituzionale delle attività compete a livello provinciale.

Considerata comunque la prioritaria opportunità di addivenire ad un rapido coordinamento in campo fra gli Enti e le istituzioni preposte alla gestione dell'emergenza stessa, è individuata la funzione di coordinamento operativo, costituita fisicamente presso il P.C.A. dove sono gestite le operazioni di soccorso nel caso in cui si verifichi uno degli scenari previsti dal seguente piano.

Il P.C.A. è composto dai responsabili - presenti sullo scenario incidentale - dei Vigili del Fuoco (in particolare, il D.T.S. dei Vigili del Fuoco, responsabile della valutazione immediata del luogo dell'incidente, della prima delimitazione delle zone a rischio e che assume il coordinamento tecnico delle operazioni) del Comune/i interessato/i, della Città metropolitana, della Prefettura, delle Forze dell'Ordine, del Servizio 118, dell'ARPAT, e da RFI, in qualità di gestore della galleria.

Ai fini della immediata operatività presso il P.C.A., e salvo successiva integrazione, è sufficiente la presenza dei soli Vigili del Fuoco e Servizio Emergenza 118, stando ferma, come detto in premessa, che la Direzione Tecnica dell'intervento deve essere, necessariamente, assunta dal Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco o suo delegato, ai sensi dell'articolo 24 della legge n. 1570/1941 e dell'articolo 12 della legge n. 469/1961 e ss.mm.ii.

## SOGGETTI COINVOLTI E GESTIONE DELL'EMERGENZA

Al fine di individuare il modello organizzativo di intervento, in termini di efficacia, qualificazione e tempestività, in caso di incidente nelle gallerie ferroviarie sono, di seguito indicati i compiti e le azioni di ciascuno dei soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Tenuto conto comunque dell'aleatorietà che può caratterizzare ogni emergenza, tale da sovvertire ogni predeterminata tempistica e procedura operativa, si ritiene opportuno precisare, in termini generali, che qualora una o più strutture operative o Enti/Soggetti coinvolti (direttamente o indirettamente) nella gestione dell'emergenza – a esclusione del personale del gestore dell'infrastruttura – giungessero sul luogo dell'incidente prima dei Vigili del Fuoco, essi dovranno attendere l'arrivo di questi ultimi, a cui compete coordinare le attività di soccorso.

Dopo l'arrivo sul posto dei Vigili del Fuoco, l'ingresso alle altre strutture sul luogo dell'incidente potrà essere consentito solo dal DTS dei Vigili del Fuoco e per quanto concerne la conseguente operatività dei vari Soggetti nelle diverse zone potenzialmente interessate dagli eventi incidentali, si rimanda in particolare a quanto indicato al paragrafo concernente l'attività dei Vigili del Fuoco.

Al fine di agevolare l'intervento dei soccorritori sono state elaborate le schede tecniche relative a ciascuna galleria in allegato al presente piano. (All. 5 – Schede per le “Procedure di accesso dei soccorritori alle gallerie ferroviarie”).

Gli Enti coinvolti in caso di emergenza sono i seguenti:

Prefettura di Firenze

Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Firenze

R.F.I. (Gestore dell'infrastruttura)

Imprese ferroviarie (Gestore treno)

Regione Toscana

Città Metropolitana di Firenze

Comune di Bagno a Ripoli (per la Galleria San Donato)

Comune di Figline e Incisa Valdarno (per la Galleria San Mario)

Comune di Lastra a Signa (per le Gallerie Bellosguardo e San Vito)

Comune di Montelupo Fiorentino (per la Galleria San Vito)

Comune di Rignano Sull'Arno (per la Galleria San Donato)

Forze dell'Ordine (Questura, Polizia Ferroviaria, Carabinieri, Guardia di Finanza, C.F.S.)

Strutture Sanitarie (AUSL Centro Toscana Dip.ti di Firenze ed Empoli - per la Galleria San Vito -,  
Emergenza Sanitaria 118 di Firenze e Prato e di Pistoia ed Empoli - per la  
Galleria San Vito -)

A.R.P.A.T. Area Vasta Centro – (Circondario Empolese - per la Galleria San Vito -)

Altri Enti o Amministrazioni che all'occorrenza si riterrà utile coinvolgere nell'emergenza, in particolare eventualmente i Centri Intercomunali o Unioni di Comuni.

## **PREFETTURA DI FIRENZE**

Il Prefetto ricevuta la comunicazione dell'avvenuto incidente in galleria coordina l'applicazione del presente piano.

Valuta in base alla descrizione degli elementi principali dell'evento: scenario incidentale e sua gravità, luogo, numero approssimativo delle persone potenzialmente coinvolte valuta l'opportunità, in relazione all'entità dell'emergenza, di informare gli Organi Centrali (Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento di Protezione Civile, Ministero dell'Interno – Gabinetto del Ministro – Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile - Dipartimento della Pubblica Sicurezza) assicurando una costante comunicazione sull'evolversi della situazione.

In considerazione della gravità dell'incidente e del livello di complessità delle azioni che devono essere poste in essere al fine di prestare soccorso ed assistenza ai passeggeri, il Prefetto può convocare il Centro Coordinamento Soccorsi (d'ora in avanti denominato C.C.S.).

Il Prefetto, qualora lo ritenga opportuno, si avvale di un proprio funzionario di collegamento inviato presso il P.C.A. allestito in prossimità del luogo dell'incidente.

Il C.C.S. presieduto dal Prefetto è composto da:

- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco
- RFI e imprese ferroviarie coinvolte
- 118
- Regione
- Città Metropolitana
- Sindaco/i del/i Comune/i interessato/i

- FF.OO.
- Polfer
- Polstrada
- Altri Enti o Amministrazioni che all'occorrenza si riterrà di coinvolgere

E' inoltre indispensabile che ciascun rappresentante degli Enti ed Organismi facenti parte del C.C.S. assicurino i collegamenti, anche via radio, con le rispettive Sale Operative.

La Prefettura garantisce le informazioni da fornire ai Mass media circa l'evolversi della situazione avvalendosi per la comunicazione istituzionale del proprio ufficio stampa.

## **COMANDO PROVINCIALE DEI VIGILI DEL FUOCO DI FIRENZE**

Ricevuta la notizia dell'incidente dal D.C.C.M. di R.F.I. e comunque dopo aver accertato l'evento, nella fase di allarme, il Comando provinciale attiva le proprie procedure di comando e coordinamento dell'intervento di soccorso avvalendosi della stretta collaborazione di R.F.I., e degli altri Enti eventualmente interessati, nel rispetto del P.E.I. della Galleria interessata.

Il Comandante provinciale, o suo delegato, che svolge la funzione di D.T.S., assume la direzione ed il coordinamento della gestione delle procedure operative e delle risorse disponibili, individua il posizionamento più idoneo del P.C.A., nonché dell'A.A.M. e d'intesa con il D.S.S. quello del P.M.A..

Il D.T.S. può richiedere l'eventuale intervento di supporto delle squadre, provenienti da altre province raccordandosi con il Funzionario di P.S. affinché sia predisposto, ove necessario, il servizio di scorta ai mezzi in arrivo.

Il personale dei Vigili del Fuoco, che attua le operazioni di soccorso tecnico urgente, in relazione anche alla tipologia di incidente, soccorre i soggetti coinvolti in concorso e stretto raccordo operativo con il D.S.S. e gli operatori sanitari, ai quali i passeggeri feriti saranno affidati per la successiva assistenza medica, e svolge le attività di polizia giudiziaria di propria competenza.

## **RETE FERROVIARIA ITALIANA ED IMPRESE FERROVIARIE**

Ai fini del coordinamento e dell'interfaccia tra tutti i soggetti sia pubblici che privati coinvolti nelle operazioni di soccorso, R.F.I. sarà rappresentata, nel primo momento dell'evento incidentale, dal proprio incaricato (DCCM).

Nel caso di anomalità da considerarsi rilevanti o di incidenti di esercizio, viene attivato il COT (Centro Operativo Territoriale).

R.F.I. e le Imprese Ferroviarie coinvolte mettono a disposizione i mezzi ferroviari ed il relativo personale per il trasporto dei passeggeri coinvolti in eventi all'interno della galleria e per le altre esigenze connesse all'emergenza, accedendovi secondo le modalità temporali e le altre indicazioni impartite dal medesimo D.T.S., previa verifica delle condizioni di sicurezza a tutela degli operatori.

L'Impresa di trasporto ferroviario interessata, inoltre, d'intesa con R.F.I., assicura che siano istituiti servizi alternativi di trasporto per i viaggiatori incolumi.

Per perseguire tale prioritario obiettivo, il Gruppo F.S. ed altre eventuali imprese ferroviarie provvedono ad assicurare ogni forma di assistenza necessaria ai medesimi viaggiatori anche

attraverso l'approvvigionamento e la distribuzione di generi di prima necessità e quant'altro occorrente.

Nella ipotesi in cui, a seguito del verificarsi dell'incidente, si renda necessario che i passeggeri abbandonino il convoglio, il personale dell'Impresa si farà carico di garantire le necessarie forme di assistenza e di instradamento dei passeggeri verso l'uscita della galleria più idonea.

## **REGIONE TOSCANA**

La Regione Toscana, garantisce il flusso di comunicazioni, fornite dal Centro Funzionale Regionale, provvedendo ad estenderle anche ad R.F.I., relative alle allerte meteo, in particolare, in caso di nevicate e partecipa eventualmente alle attività di assistenza ai viaggiatori di propria competenza, anche di intesa e secondo quanto concordato nel Protocollo con il Gruppo F.S., ad integrazione dell'attività svolta dal livello comunale e provinciale, attraverso l'attivazione di risorse umane e strumentali del Sistema Regionale di Protezione Civile.

## **CITTA' METROPOLITANA DI FIRENZE**

L'Amministrazione provinciale collabora alla gestione dell'emergenza attivando:

- le procedure previste dal protocollo d'accordo con il Gruppo F.S.
- i servizi tecnici provinciali al fine di garantire la percorribilità delle strade provinciali in caso di avverse condizioni atmosferiche;
- la Polizia provinciale per le attività di vigilanza del traffico, in collaborazione con le Forze di Polizia e la Polizia Municipale dei Comuni interessati;
- ARPAT, come da pianificazione, qualora necessario.

In caso di temuti danni all'ambiente, i competenti uffici della Città Metropolitana metteranno a disposizione le risorse umane e strumentali al fine di fronteggiare la relativa emergenza.

## **SINDACO DEL/DEI COMUNI INTERESSATO/I**

Il Sindaco attiva il proprio servizio di protezione civile e, in particolare, la Polizia Municipale per i servizi di controllo del traffico e della viabilità ordinaria in coordinamento con le Forze dell'Ordine presenti sul territorio.

Collabora all'organizzazione e alla gestione di propria competenza ai fini dell'assistenza alle persone incolumi così come previsto dalla pianificazione di protezione civile.

Il/i Comune/i, inoltre, assicura/no la viabilità nelle strade comunali di accesso alle piazzole destinate al soccorso.

## **FORZE DELL'ORDINE**

### **Questura di Firenze**

Avuta notizia dell'incidente, il Questore, d'intesa con i Comandi interessati, dispone, in relazione al luogo (accesso alla galleria) ove si è verificato l'incidente, l'afflusso delle pattuglie delle Forze di Polizia più vicine.

Dispone, altresì, coordinati servizi di controllo del territorio e della viabilità nonché ogni intervento o altra misura per agevolare il flusso e deflusso dei soccorritori e consentire la regolarità delle

operazioni di eventuale trasferimento dei passeggeri, a cura dell'Impresa Ferroviaria, su mezzi gommati; garantisce, inoltre, i servizi di ordine pubblico che si rendano necessari.

Il Questore dispone l'attuazione dei primi dispositivi di sicurezza e di ordine pubblico ritenuti necessari in relazione alle indicazioni fornite dal Comando dei Vigili del Fuoco ed alla specificità dell'evento nonché alle caratteristiche del territorio.

Il Questore ha cura, in particolare, di:

- a) designare un Ufficiale di P.S. quale responsabile dei servizi di ordine pubblico;
- b) attivare i Compartimenti della Polizia Ferroviaria e della Polizia Stradale e, all'occorrenza, degli altri uffici e Corpi di P.S. per l'espletamento dei rispettivi servizi di competenza;
- c) disporre l'impiego delle risorse e dei mezzi che ciascuna Forza di Polizia ha messo a disposizione per la circostanza;
- d) attivare, ove ritenuto necessario e nelle località riconosciute idonee, ulteriori posti di blocco e/o di controllo sia per meglio regolamentare la circolazione nella zona che allo scopo di prevenire possibili azioni criminali.

L'Ufficiale di P.S., presente sul posto, cura il coordinamento delle attività che sono espletate nell'ambito delle rispettive competenze dagli Organi di polizia intervenuti.

### **Polizia Ferroviaria**

Il Dirigente del Compartimento, ricevuta la comunicazione dell'incidente, attiva le procedure del flusso informativo nei confronti della Prefettura e della Questura nonché delle altre Forze dell'Ordine più prossime al luogo dell'incidente e di intervento.

Il Dirigente del Compartimento, in particolare, espleta le seguenti attività:

- tiene costantemente aggiornato il C.C.S. circa lo stato della situazione con particolare riferimento alle conseguenze sulla circolazione ferroviaria e ad ogni eventuale criticità relativa all'ordine pubblico;
- assolve i compiti di ordine e sicurezza pubblica in ambito ferroviario uniformandosi alle direttive del Questore con cui il Dirigente del Compartimento si tiene in stretto contatto;
- dispone della Forza pubblica in ambito ferroviario adottando ogni provvedimento di prevenzione, nonché di accertamenti di polizia giudiziaria;
- attua un costante raccordo con il D.T.S. per l'accesso, in condizioni di sicurezza, al luogo dell'evento nonché alle zone operative, qualora risultasse necessario ai fini dell'espletamento degli obblighi della specialità.
- effettua la ricerca, l'acquisizione ed il sequestro di elementi ai fini delle indagini di polizia giudiziaria, degli accertamenti e delle attività di carattere investigativo che, in base al D.M. 16.3.1989 ed al D.M. 26.4.2006 sono svolte, salva diversa disposizione dell'Autorità Giudiziaria, dalla Polizia Ferroviaria;
- identifica vittime e feriti, in stretto raccordo con la ASL, dandone continua notizia al Responsabile del C.C.S.;
- In accordo ed in collaborazione con il D.T.S. ed R.F.I., individua un punto di raccolta per pervenire al graduale censimento delle persone, comunque coinvolte nell'incidente.

### **AZIENDA SANITARIA N.10 DI FIRENZE / N. 11 DI EMPOLI**

L'Azienda Sanitaria provvede a quanto necessario per la gestione delle esigenze sanitarie secondo la pianificazione delle strutture operative che la compongono.

## **SERVIZIO EMERGENZA SANITARIA “118” DI FIRENZE / EMPOLI**

Il Servizio di Emergenza Sanitaria “118” dispone l'invio sul posto dei mezzi di soccorso, nonché del P.M.A., qualora necessario, avviando anche le procedure per l'attivazione delle risorse sanitarie territoriali disponibili sulla base delle proprie procedure previste dalla pianificazione per le maxi-emergenze.

### **MODALITÀ OPERATIVE IN CASO DI INCIDENTE**

#### **LA COMUNICAZIONE DELL'EVENTO ED IL FLUSSO INFORMATIVO**

La comunicazione dell'evento viene trasmessa, dopo aver applicato le proprie procedure interne da Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) a: Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, Polizia Ferroviaria, Servizio di Emergenza Sanitaria "118", Sala Operativa Integrata di Protezione Civile della Città Metropolitana di Firenze comunicando, in particolare:

- a. ogni utile indicazione per l'esatta individuazione dell'incidente all'interno della galleria;
- b. la causa dell'incidente (guasto, deragliamento, incendio, etc.);
- c. la tipologia ed il numero dei treni coinvolti;
- d. le possibili modalità di accesso al luogo dell'incidente;
- e. il numero presumibile dei passeggeri, segnalando l'eventuale presenza di persone appartenenti a categorie svantaggiate (ad es. portatori di handicap ed altri) e/o bisognose di assistenza sanitaria nonché il numero del personale in servizio sul treno.

La Polizia Ferroviaria dà immediata comunicazione all'Autorità Giudiziaria e alla Prefettura di Firenze.

La Prefettura di Firenze provvede a informare dell'accaduto il Sindaco/i del/i Comune/i interessati.

Qualora la comunicazione dell'evento non dovesse pervenire da R.F.I. e sopraggiunga, invece, da soggetti terzi ad una o più sale operative degli organismi istituzionali preposti al soccorso e/o di pubblica utilità, le stesse procedono a contattare immediatamente la Sala Operativa del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco ed il Compartimento della Polizia Ferroviaria che verificano la segnalazione contattando il DCCM.

#### **GLI STATI DI ALLARME**

In relazione alle diverse ipotesi incidentali previste, gli stati di allarme si articolano nelle due fasi sotto indicate:

- **PREALLARME**  
Il preallarme rappresenta il livello di allerta che si raggiunge in caso di avaria tecnica che può essere gestito dai servizi di assistenza di R.F.I.  
Qualora dall'avaria scaturissero anomalie tecniche o comportamenti anomali dei passeggeri, il DCCM preallerta Vigili del Fuoco e Servizio di Emergenza Sanitaria "118" onde consentire loro di prepararsi all'eventuale emergenza.
- **ALLARME**  
L'allarme si ha nei casi di deragliamento, incendio (top event) oppure in caso di peggioramento della situazione di preallarme per avaria tecnica e comporta l'attivazione degli organismi preposti al soccorso in relazione alle specifiche necessità che si vengono a

prefigurare sul momento.

La fase di allarme comporta l'attivazione del presente piano.

## **COORDINAMENTO TECNICO OPERATIVO**

Verranno attuati i seguenti interventi ad opera delle Forze e dei Corpi a fianco di ciascuno indicati:

Soccorso tecnico urgente	VV.F.
Prima verifica e messa in sicurezza dell'area	VV.F.
Soccorso sanitario	A.S.L. - 118 - ed eventualmente Associazioni di volontariato sanitario
Provvedimenti immediati relativi alla gestione del traffico ferroviario e delle reti di servizio allo stesso	R.F.I.
Delimitazione dell'area destinata alle attività di soccorso	Forze di polizia e Polizie locali
Interdizione e controllo degli accessi all'area	Forze di polizia e Polizie locali
Individuazione e gestione di corridoi riservati per l'afflusso e il deflusso dei mezzi di soccorso e di relative aree di sosta	Forze di polizia e Polizie locali
Gestione della viabilità generale dell'area circostante al teatro delle operazioni	Forze di polizia e Polizie locali
Attività di ordine pubblico e attività di analisi e raccolta di dati per investigazione sulle cause di incidente	Forze di polizia
Conservazione e gestione degli effetti personali recuperati	Forze di polizia
Aggiornamento costante sulla situazione alle proprie sale operative	tutte le squadre intervenute

## **CESSAZIONE DEGLI STATI DI ALLARME**

Il D.T.S. di concerto con il D.S.S. comunica al C.C.S. la cessazione della fase di soccorso urgente e della conseguente cessazione dello stato di allarme.

## **ATTIVITÀ DI ASSISTENZA ED INFORMAZIONE AI PASSEGGERI INCOLUMI**

A fianco dell'intervento sul luogo dell'incidente, finalizzato al recupero e al soccorso dei feriti e coordinato dal D.T.S., sono svolte le attività che garantiscono l'assistenza ai passeggeri incolumi o ad altre persone indirettamente interessate dall'evento.

La gestione delle attività di assistenza (distribuzione di generi di conforto e assistenza psicologica, predisposizione di un servizio di trasporto alternativo, organizzazione di un eventuale ricovero alternativo) nonché di informazione ai passeggeri è affidata al Gruppo Ferrovie dello Stato in collaborazione con la Città Metropolitana ed il/i Comune/i interessati.

## **RAPPORTI CON GLI ORGANI DI INFORMAZIONE**

Viene predisposto un sistema idoneo, in relazione alla situazione emergenziale in atto, per trasmettere le informazioni relative all'evento incidentale ai mezzi di informazione. La gestione di tale sistema avviene presso la sede della Prefettura e comunque tramite il C.C.S..

Qualora i rappresentanti dei mezzi di informazione siano presenti sul luogo dell'evento, essi faranno riferimento al funzionario della Prefettura eventualmente presente in loco e sarà assegnato un sito che garantisca loro la sicurezza, individuato su indicazione del D.T.S. e sottoposto alla vigilanza da parte delle Forze dell'Ordine.