



PIANO DI EMERGENZA INTERNO
Gallerie San Venanzio e Corfinio

RFI DOIT AN UT PE

Procedura

Ferrovie dello Stato Italiane

UA 3/8/2022

RFI-NEMI.DOIT.ANVA0018\PI\2022\0000252

PIANO DI EMERGENZA INTERNO GALLERIE

Galleria San Venanzio (1018m)
Galleria Corfinio (1335m)

PROCEDURA

Linea ferroviaria SULMONA – TERNI

REV.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato RdG/RdS	Approvato DOIT
6	15/07/2022	Revisione	Cecere A - Bianco M.	Giardiello G. - Giardiello G.	Convertino E.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 1 di 46

PARTE I

INDICE

PARTE II	3
PREMESSA	3
II.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	5
II.2 DESTINATARI DEL PIANO	5
II.2.1 Strutture di RFI	5
II.2.2 Strutture Esterne a RFI	5
PARTE III	13
RELAZIONE SULLA GALLERIA S. VENANZIO	13
III.1 CARATTERISTICHE DEL TRATTO DI LINEA	13
III.1.1 Tabella delle stazioni e delle località di servizio del tratto di linea	13
III.1.2 Tabella delle caratteristiche plano-altimetriche	13
III.1.3 Tabella delle caratteristiche di esercizio	13
III.1.4 Tabella di gallerie, ponti e viadotti contigui alla galleria	14
III.2 CARATTERISTICHE DELLA GALLERIA SAN VENANZIO	14
III.2.1 Programma di esercizio	14
III.2.2 Identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria	14
III.2.3 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili interne)	15
III.2.4 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili esterne e collegamenti viari)	16
III.2.5 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (impiantistica)	16
RELAZIONE SULLA GALLERIA CORFINIO	17
III.1A.1 Tabella delle stazioni e delle località di servizio del tratto di linea	17
III.1A.2 Tabella delle caratteristiche plano-altimetriche	17
III.1A.3 Tabella delle caratteristiche di esercizio	17
III.1A.4 Tabella di gallerie, ponti e viadotti contigui alla galleria	17
III.2A CARATTERISTICHE DELLA GALLERIA CORFINIO	18
III.2A.1 Programma di esercizio	18
III.2A.2 Identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria	18
III.2A.3 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili interne)	18
III.2A.4 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili esterne e collegamenti viari)	20
III.2A.5 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (impiantistica)	20
PARTE IV	21
ORGANIZZAZIONE E PROCEDURE OPERATIVE	21
IV.1 ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA	21
IV.1.1 Il Responsabile Operativo per l'Emergenza (ROE)	21
IV.1.2 Responsabile di Galleria/Responsabile di Sicurezza (RdG/RdS)	22
IV.1.3 La Squadra per l'Intervento RFI (SdI)	22
IV.1.4 La Sala di Gestione Crisi	24
IV.1.5 Accessi alla zona di intervento per l'emergenza	24
IV.2 SCENARI INCIDENTALI DI RIFERIMENTO	24
IV.3 ARRESTO PER EMERGENZA	25
IV.4 INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI	26
IV.4.1 Informazioni ed istruzioni sul comportamento in caso d'emergenza	26
IV.4.2 Comunicazione del PdT (PdC/PdA)	27
IV.4.3 Comunicazione del DCO al DCCM	27
IV.4.4 Comunicazione con Enti esterni	28
IV.5 PROCEDURE OPERATIVE	28
IV.5.1 Disalimentazione e messa a terra della l.d.c. (p.m.)	28
IV.5.2 Attivazione del Soccorso Urgente	28
IV.5.3 Esodo dei viaggiatori dalla galleria	29
IV.5.4 Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta	30
IV.5.5 Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica	32
IV.5.6 Incidente ad un treno merci con deragliamenti di uno o più rotabili	34
IV.5.7 Incidente ad un treno passeggeri con deragliamenti di uno o più rotabili	36
IV.5.8 Principio d'incendio su di un treno merci fermo in galleria	38
IV.5.9 Principio d'incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria	40

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 2 di 46

IV.5.10	Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili	42
IV.6	FORMAZIONE ED ESERCITAZIONI	44
IV.6.1	Formazione	44
IV.6.2	Esercitazioni	44
IV.6.2.1	Criteri per lo svolgimento delle esercitazioni	44
IV.7	AGGIORNAMENTO DEL PEI	45
PARTE V		46
V.1	ESTRATTO	46
V.2	ALLEGATI	46

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 3 di 46

PARTE II

PREMESSA

Con lettera della Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendio, del Ministero degli Interni, dell'11/11/97, e con lettera del 21/1/98 del Presidente delle Ferrovie dello Stato, sono state approvate le "Linee Guida per il miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie".

Successivamente, con lettera del 21/07/99, della Direzione Generale della Protezione Civile dei Servizi Antincendio del Ministero degli Interni, sono state approvate le "*Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*".

Secondo tali Linee Guida il Piano Generale di Emergenza, di seguito denominato PGE, è richiesto per le gallerie di lunghezza superiore a 5 km.

È previsto inoltre che ogni soggetto coinvolto (Gestore dell'Infrastruttura, Imprese Ferroviarie, Enti preposti al soccorso) elabori un proprio Piano di Emergenza Interno, di seguito denominato PEI, al fine di definire ed uniformare le procedure di attivazione e di intervento proprie di ciascun soggetto. L'insieme dei suddetti PEI è parte del PGE.

Con lettera del Direttore della Divisione infrastruttura del 09/12/99, Ferrovie dello Stato ha emanato le "*Linee Guida per l'elaborazione del Piano Interno di Emergenza per lunghe gallerie ferroviarie*", anch'esso previsto per gallerie di lunghezza superiore a 5 km.

Tali Linee Guida sono state aggiornate nell'edizione di giugno 2000 e successivamente inserite nel Manuale di Progettazione Gallerie di RFI.

Con lettera del 4/6/2001, la predisposizione del PEI è stata estesa anche alle gallerie di lunghezza superiore a 3 km.

Il Decreto Interministeriale del 28/10/2005, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Interno, in tema di sicurezza nelle gallerie ferroviarie, considera la presenza del Piano di Emergenza e Soccorso quale uno dei requisiti minimi del sottosistema "*Procedure Operative*", necessari per il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza fissati per le gallerie ferroviarie di lunghezza superiore a 1.000 metri (requisito minimo 2.2.1 "*Piani di emergenza e soccorso*"). In particolare, le autorità locali competenti devono approntare congiuntamente un piano di emergenza sulla scorta degli scenari di emergenza ipotizzati.

Il Piano di Emergenza e Soccorso, ai sensi del DM 28/10/2005, è equiparato al PGE.

La Specifica Tecnica di Interoperabilità "Safety in railway tunnels" (STI-SRT), approvata con Decisione della Commissione Europea del 20 dicembre 2007 (GUCE del 07/03/2008) ed entrata in vigore negli Stati membri dell'UE dal 1° luglio 2008 e successivamente aggiornata con il Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione del 18/11/2014, in vigore dal 1° gennaio 2015, considera a sua volta il Piano di Emergenza delle gallerie una delle norme per l'esercizio dei tunnel ferroviari più lunghi di 1.000 metri.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 4 di 46

Con riferimento a:

- la comunicazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n.23251 del 27/05/2010 “*Adempimenti per il rispetto della normativa in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie*”,
- la Circolare del Ministero dell’Interno prot. 7004/M/GAB del 27/04/2011;
- la Circolare del Ministero dell’Interno prot. 17004/116/1 Gab. Uff. III - Prot. Civ. del 14/08/2014;
- la Comunicazione Operativa n.273/RFI del 01/12/2010 “*Compiti e responsabilità all’interno di RFI per la sicurezza delle gallerie ferroviarie*”,

il PGE è coordinato ed emesso dal Prefetto, fatte salve diverse disposizioni locali che saranno indicate dalla stessa Prefettura.

Come previsto dalla COp 273/RFI la Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale (DOIT), competente per la galleria, emette il PEI, redatto o aggiornato dal Responsabile di Galleria/Responsabile di Sicurezza.

Le indicazioni delle Linee Guida riguardano i comportamenti da adottare nei diversi scenari incidentali e non sostituiscono le norme vigenti in materia di esercizio ferroviario (RCT, RS, IPCL, PGOS, ecc.); le competenze e i compiti del personale di RFI sono quelli previsti dalla COp n.309/RFI del 07/08/2013 e dalla COp n.273/RFI del 01/12/2010.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 5 di 46

II.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente documento, elaborato secondo le linee guida all.2 REV. D del 20/12/2019 sezione IV del MdP RFI DTC SI GA MA IFS 001 E del 31/12/2020, costituisce il Piano di Emergenza Interno delle Gallerie S. Venanzio e Corfinio poste nella tratta ferroviaria Raiano - Molina della linea Sulmona – Terni. Tale Piano di Emergenza Interno, elaborato ai sensi del DM 28/10/2005, tiene conto delle attrezzature e degli approntamenti effettivamente disponibili in loco al momento della stesura.

Il piano verrà quindi aggiornato quando si verificheranno quelle modifiche significative, a livello di dotazioni o impianti tecnologici o interventi alle opere civili a servizio delle gallerie, che sono considerate nel seguito del presente documento. Ad uso del personale dei treni è stata riportata parte delle informazioni del presente PEI all'interno del Fascicolo Linea 107 sez. 4.15 FL.

Le disposizioni del presente documento riassumono i comportamenti da adottare nei casi di incidenti ipotizzati al punto IV.5.

Il PEI ha lo scopo di definire l'organizzazione e le procedure interne a RFI per fronteggiare, nel più breve tempo possibile, l'evento incidentale contenendo i disagi alle persone coinvolte, limitando l'espandersi dei danni e garantendo il ripristino dell'esercizio ferroviario.

Anche quando è richiesto l'intervento di supporto di strutture esterne a RFI, il PEI si propone di pianificare e coordinare le fasi operative di allarme e di intervento del solo personale di RFI e di definire le procedure di coordinamento tra il personale di RFI, quello delle Imprese Ferroviarie di Trasporto interessate e quello delle squadre di soccorso, per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

II.2 DESTINATARI DEL PIANO

II.2.1 Strutture di RFI

- Responsabile della Galleria/Responsabile della Sicurezza (RdG/RdS)
- Direzione Direttrice e Direzione Circolazione – Area Ancona Bari
- Protezione Aziendale

II.2.2 Strutture Esterne a RFI

- Imprese Ferroviarie: Trenitalia DTR Abruzzo
- Prefettura dell'Aquila
- Comandi Provinciali VV.F. dell'Aquila
- Emergenza Sanitaria (118)

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 6 di 46

II.3 TERMINI E DEFINIZIONI

ACCESSO PRIMARIO

In generale, in numero di due per ogni galleria, di norma coincidenti con gli imbocchi. Tali accessi tuttavia potrebbero corrispondere anche alle finestre (se esistenti) nel caso in cui l'orografia del territorio o considerazioni di carattere strategico, ai fini di un intervento di soccorso, consiglino, all'atto della definizione del Piano di Emergenza, soluzioni alternative.

ACCESSI INTERMEDI / SECONDARI

Gli accessi ad una galleria, come ad esempio pozzi, finestre, ecc., che nel Piano di Emergenza non siano stati classificati quali accessi primari.

ALLARME

Richiesta di intervento agli Enti interessati per un evento incidentale.

AREA DI SICUREZZA

Sito - all'interno o all'esterno della galleria - che garantisce un rifugio temporaneo ai passeggeri e al personale che possono rifugiarsi dopo l'evacuazione da un treno.

AREA DI TRIAGE

Area in prossimità della galleria destinata al primo soccorso e allo smistamento delle persone coinvolte in un 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 all'innesto alla 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.

CARRO SOCCORSO

Mezzo di soccorso attrezzato per gli interventi di recupero dei rotabili e lo sgombero dell'infrastruttura ferroviaria.

CENTRO OPERATIVO INTERFORZE (COI)

Organismo attivato dal Prefetto e composto dai rappresentanti delle strutture operative che partecipano alla gestione dell'emergenza, che riceve le informazioni relative all'evento e assume le determinazioni del caso coordinando le attività delle Direzioni Tecniche di Intervento (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*).

CENTRO OPERATIVO TERRITORIALE (COT)

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 7 di 46

Organismo composto dai responsabili territoriali o loro sostituti reperibili di RFI e dai rappresentanti territoriali reperibili delle Imprese Ferroviarie coinvolte, ai fini delle comunicazioni dei provvedimenti da attuare (riferimento: Comunicazione Operativa n.309 del 07/08/2013 "*Gestione delle anomalie rilevanti od incidenti di esercizio*").

DIREZIONI TECNICHE DI INTERVENTO (DTI)

Strutture costituite nella zona delle operazioni dagli Enti interessati agli interventi di soccorso in diretto contatto con il rappresentante presso il COI (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*).

ESERCIZIO FERROVIARIO

Insieme delle regole che disciplinano il trasporto ferroviario atte a soddisfare le esigenze della domanda del traffico, della sicurezza del trasporto e della regolarità del servizio.

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, attrezzate in modo tale da essere utilizzate sia per il soccorso in caso di incidente (accesso in galleria sia come via di esodo (uscita).

ILLUMINAZIONE DI EMERGENZA

Impianto di illuminazione in galleria lungo i percorsi di esodo.

IMBOCCO

Ingresso alla galleria dalla infrastruttura ferroviaria.

INCIDENTE (D.Lgs. 162/2007)

Evento improvviso indesiderato e non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose. Gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie:

- collisioni;
- deragliamenti;
- incidenti ai passaggi a livello;
- incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento;
- incendi;
- altro.

INCONVENIENTE (Dir. 2004/49/CE)

Qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio.

LINEA FERROVIARIA

Infrastruttura ove si svolge l'esercizio ferroviario.

LINEA DI CONTATTO

Linea elettrica destinata a fornire energia elettrica per l'alimentazione dei mezzi di trazione dei convogli ferroviari mediante organi di captazione a contatti striscianti.



	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 8 di 46

LOCALITÀ DI SERVIZIO

Località lungo le linee, aventi varie caratteristiche e funzioni, necessarie per l'espletamento dell'esercizio ferroviario.

LOCOMOTIVA DI SOCCORSO

Locomotiva di riserva tenuta a disposizione in determinati impianti o locomotiva già prevista per altro servizio, che può essere utilizzata per prestare soccorso ad un treno che ne faccia richiesta.

MESSA A TERRA DI SICUREZZA (MATS)

Insieme delle architetture e delle apparecchiature atte alla realizzazione del sezionamento elettrico e della messa a terra di sicurezza per la linea di contatto.

MEZZO BIMODALE VV.F.

Automezzo di pronto intervento intermodale strada-ferrovia in dotazione ai VV.F..

MEZZO RFI

Mezzo ferroviario per il trasporto del personale RFI di primo intervento e delle relative dotazioni.

MONOTUBO

Tipologia di galleria a unico fornice per uno o 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 e relative attrezzature o 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.

PIANO GENERALE DI EMERGENZA (PGE) o PIANO DI EMERGENZA E SOCCORSO ai sensi del DM 28/10/2005

Predisposizione di procedure operative da attuare in caso di emergenza in galleria che, in relazione agli scenari incidentali previsti, disciplinino l'intervento di tutti gli Enti coinvolti.

PIANO DI EMERGENZA INTERNO (PEI)

Predisposizione di procedure operative da attuare in caso di emergenza in galleria che, in relazione agli scenari incidentali previsti, disciplinino l'intervento da parte del personale di RFI.

PIAZZALE DI EMERGENZA

Zona in prossimità degli imbocchi attrezzata per il posizionamento dei mezzi di soccorso, collegata alla viabilità ordinaria tramite strade di accesso.

PIAZZOLA PER ELISOCCORSO

Area predisposta per l'atterraggio degli elicotteri di soccorso.

POSTO CENTRALE

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 9 di 46

Postazione dalla quale si gestisce la circolazione dei treni nell'ambito di una zona (linee o nodi) di giurisdizione.

POSTO DI COMUNICAZIONE

Località di servizio, normalmente impresenziata, munita di dispositivi che consentono il passaggio del treno da un binario all'altro.

POSTO DI ESODO

Punto singolare di linea individuato su determinati tratti di linea in galleria per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza.

POSTO DI MOVIMENTO

Località di servizio abilitata ad attività di circolazione (incroci, precedenza, ecc.), ovvero stazione non adibita al servizio pubblico.

PREALLARME

Allertamento degli Enti interessati per un presunto evento incidentale.

PUNTO ANTINCENDIO

Are definita- all'interno o all'esterno della galleria - in cui le squadre di soccorso possono utilizzare le attrezzature antincendio e i passeggeri e il personale possono abbandonare il treno.

SAGOMA (O GABARIT)

Profilo convenzionale della sezione trasversale di un rotabile.

SEGNALETICA DI EMERGENZA

Segnalazione permanente o meno che fornisce 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 RADIOCOMUNICAZIONE

Sistema che consente la comunicazione radio tra il personale a bordo dei treni e tra questo e il posto centrale. Con la stessa denominazione si indica inoltre un sistema che assicuri le comunicazioni radio fra le squadre di soccorso (VV.F.) e le squadre di intervento RFI.

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI EMERGENZA

Sistema di telefonia e diffusione sonora all'interno della galleria che consente, in caso di emergenza, le comunicazioni tra il personale ferroviario, i viaggiatori ed il posto centrale.

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI SERVIZIO

Postazioni telefoniche all'interno e all'esterno della galleria (nei piazzali di emergenza) che consentono il collegamento telefonico con la stazione più vicina (o il posto centrale di controllo).

SOCCORSO SANITARIO

Costituisce un aspetto del Soccorso Urgente ed è teso ad assicurare alle persone coinvolte un trattamento di primo soccorso (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*).

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 10 di 46

SOCCORSO TECNICO

Fase tesa al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario. Può essere preceduta dal Soccorso Urgente (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*).

SOCCORSO URGENTE

Fase tesa a porre in salvo le persone e ad eliminare le situazioni di pericolo (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*).

SOSTA PROLUNGATA

Una sosta prolungata (una sosta non programmata in una galleria, in assenza di uno scenario caldo o freddo, per una durata superiore a 10 minuti) non costituisce, di per sé, un pericolo per i passeggeri e il personale. Tuttavia essa può portare a una evacuazione spontanea e non controllata che può esporre le persone ai pericoli presenti in una galleria.

STRADA DI ACCESSO

Collegamento viario degli imbocchi e degli accessi intermedi 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.

II.4 ELENCO DELLE PRINCIPALI ABBREVIAZIONI

AM:	Agente Manutenzione
CEI:	Coordinatore Esercizio Infrastruttura
CI:	Coordinatore Infrastruttura
COI:	Centro Operativo Interforze
COT:	Centro Operativo Territoriale
DC:	Dirigente Centrale
DCCM:	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DCO:	Dirigente Centrale Operativo
DM:	Dirigente Movimento
DOTE:	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
DTI:	Direzioni Tecniche di Intervento
DU:	Dirigente Unico
G.I.:	Gestore Infrastruttura
IF:	Imprese Ferroviarie di Trasporto
IS:	Impianto di Segnalamento
l.d.c.:	Linea di contatto
PdA:	Personale di Accompagnamento
PdC:	Personale di Condotta
PdE:	Posto d'Esodo
PdT:	Personale del Treno (PdC e/o PdA)
PM:	Posto Movimento
PSAB:	Personale dei Servizi Appaltanti operanti a Bordo
RdG:	Responsabile della Galleria
RdS:	Responsabile della Sicurezza

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 11 di 46

ROE:	Responsabile Operativo per l’Emergenza
ROS:	Responsabile delle Operazioni di Soccorso (VV.F.)
SdI:	Squadra per l’Intervento di RFI
T.E.:	Trazione Elettrica
VV.F.:	Vigili del Fuoco

II.5 ELENCO DEI PRINCIPALI REGOLAMENTI FERROVIARI ED ALTRE PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO

RCT:	Regolamento per la Circolazione dei Treni
RS:	Regolamento sui Segnali
PGOS:	Prefazione Generale all’Orario di Servizio
FL/FO:	Fascicolo Linea/Fascicolo Orario
ISD:	Istruzione per il Servizio dei Deviatori
ISM:	Istruzione per il Servizio dei Manovratori
RDS:	Registro Disposizioni di Servizio (della stazione o del Posto Centrale)
NCR:	Norme per la Circolazione dei Rotabili
ISPAT:	Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni
ISPCCL:	Istruzione per il Servizio del Personale di Condotta delle Locomotive
ICC:	Istruzione Circolazione Carrelli
FCL:	Fascicolo Circolazione Linee
Disp. 18/RFI:	Disposizione RFI n.18 del 26/07/2001 “ <i>Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano nella Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio</i> ”.
DO 63/AD:	Disposizione Organizzativa n.63 del 13/11/2009 “Rete Ferroviaria Italiana”.
COp 273/RFI:	Comunicazione Operativa n.273 del 1/12/2010 “ <i>Compiti e responsabilità all’interno di RFI per la sicurezza delle gallerie ferroviarie</i> ” codifica RFI DTC PD IFS 001 B.
Disp. 20/RFI:	Disposizione RFI n.20 del 24/12/2010 “ <i>Attuazione del Decreto Ministeriale del 28 ottobre 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante norme in materia di sicurezza nelle gallerie ferroviarie</i> ”.
DPR P SE 43 1 0	Procedura gestionale “ <i>Gestione delle anormalità rilevanti e incidenti di esercizio</i> ” del 21/12/2017.

II.6 ELENCO DEI PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

- Linee Guida per il miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie - luglio 1997.
- Decreto Ministeriale del 10/03/1998, “Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro” e s.m.i..
- Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria – luglio 1999.
- Decreto Ministeriale 28/10/2005 – Sicurezza nelle gallerie ferroviarie.
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 aprile 2006 “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”.
- Direttiva del Dipartimento della Protezione Civile del 3 maggio 2006 “Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze...” in attuazione della DPCM del 6 aprile 2006 “Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 12 di 46

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”.

- Specifica Tecnica di Interoperabilità “Safety in railway tunnels” (STI-SRT), approvata con Decisione della Commissione Europea del 20 dicembre 2007 (GUCE del 07/03/2008) ed entrata in vigore negli Stati membri dell’UE dal 1° luglio 2008 e successivamente aggiornata con il Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione del 18/11/2014, in vigore dal 1° gennaio 2015.
- D.lgs. n. 81 del 9/4/2008 “Attuazione dell’articolo 1 della Legge n. 123 del 3 agosto 2007 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”.
- Comunicazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n.23251 del 27/05/2010 “Adempimenti per il rispetto della normativa in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie”.
- D.lgs. n.191 del 8/10/2010 pubblicato sulla G.U. del 19/11/2010 “Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all’interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.”
- Circolare del Ministero dell’Interno prot. 7004/M/GAB del 27/04/2011.
- Nota della Direzione Centrale per l’Emergenza ed il Soccorso Tecnico del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile prot. EM 3382\28101 del 31/05/2013.
- Circolare del Ministero dell’Interno prot. 17004/116/1 Gab. Uff. III - Prot. Civ. del 14/08/2014.

 RFI <small>RETE FERROVIARIA ITALIANA</small> <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 13 di 46

PARTE III

RELAZIONE SULLA GALLERIA S. VENANZIO

Nella presente parte del PEI sono descritte, nei rispettivi paragrafi, le caratteristiche di tracciato e strutturali della linea e della galleria, nonché l'impiantistica e l'attrezzaggio presente per le operazioni di gestione dell'emergenza.

III.1 CARATTERISTICHE DEL TRATTO DI LINEA

III.1.1 Tabella delle stazioni e delle località di servizio del tratto di linea

Nome Località	Progressiva km Asse FV	Tipologia	Presenziata (SI/NO)	da ore a ore
Raiano	78+252	Stazione	NO	-
Molina	86+471	Stazione	NO	

III.1.2 Tabella delle caratteristiche plano-altimetriche

Per quanto riguarda l'andamento altimetrico, la galleria si presenta con due cambi di livelletta in ascesa dall'imbocco lato Raiano km 80+075/543 del 10‰ e dal km 80+543 all'imbocco lato Molina km 81+093 del 0,1 ‰ in ascesa.

Lunghezza complessiva (m)	1018
Pendenza max (‰)	10.0
Dislivello complessivo (m)	5,07
Dislivello massimo (m)	4,99

III.1.3 Tabella delle caratteristiche di esercizio

Sistema di esercizio	Dirigenza Centrale Operativa con CTC tradizionale
Regime di circolazione	Bca con SSC
Velocità max di esercizio	70 km/h (rango A); 75 km/h (rango B); 80 km/h (rango C)
Volume di traffico giornaliero	24 treni (tratta L'Aquila- Sulmona)

Il DCO ha sede a Pescara.

 RFI <small>RETE FERROVIARIA ITALIANA</small> <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 14 di 46

III.1.4 Tabella di gallerie, ponti e viadotti contigui alla galleria

Vedi allegato 4

III.2 CARATTERISTICHE DELLA GALLERIA SAN VENANZIO

La galleria S. Venanzio situata sulla linea ferroviaria Sulmona-Terni **non elettrificata** è realizzata a unica canna, binario unico e presenta una lunghezza di 1018 m.

L'imbocco lato Raiano è al km 80+075, l'imbocco lato Molina è al km 81+093, è presente, inoltre un accesso intermedio al km 80+648.

III.2.1 Programma di esercizio

Il modello di esercizio prevede lo svolgimento di servizio viaggiatori.

TIPOLOGIA TRENO	N° TOTALE	DIURNI	NOTTURNI
Passeggeri Lunga Percorrenza	0	0	0
Passeggeri Regionali	24	24	0
Merci	0	0	0

III.2.2 Identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria

In questo paragrafo sono descritti i parametri caratteristici della galleria individuati dal DM 28/10/2005 (Allegato II – *Introduzione* e Allegato III – par. 6, tav. 6.II):

- p1: volume di traffico non superiore a 220 treni/giorno;
- p2: andamento altimetrico senza inversioni di pendenza;
- p3: tipologia di traffico senza la contemporanea presenza in galleria di treni passeggeri e treni con merci pericolose;
- p4: assenza di aree a rischio specifico in prossimità degli imbocchi (per esempio, gli insediamenti industriali registrati nell'inventario nazionale degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti, ai sensi del art. 15, comma 4 del D.Lgs. 17/08/1999 n. 334 e s.m.i, redatto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per la salvaguardia ambientale, Divisione VI - Rischio industriale e prevenzione e controllo integrati dell'inquinamento).

Gli eventi critici iniziatori e i conseguenti scenari incidentali di riferimento, relativi all'emergenza in galleria, sono identificati nel successivo paragrafo IV.2.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 15 di 46

III.2.3 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili interne)

GALLERIA SAN VENANZIO

REQUISITO OPERE CIVILI	DESCRIZIONE	ART. DM 28/10/2005
Presenza deviatoi in galleria	Nella galleria non sono presenti deviatoi.	All.2 1.1.2
Tipologia della galleria	Monotubo – singolo binario	
Sezione trasversale sagoma di transito	FS	
Lunghezza della galleria in metri	1018	
Nicchie e nicchioni	Ogni 25 m n. 40 nicchie n. 1 nicchione	
Marciapiede/ Corrimano	<p style="text-align: center;">Marciapiede</p> <p>È presente un camminamento di larghezza di circa 50 cm sul lato destro</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Corrimano</p> <p>Non presente</p>	All.2 1.3.1 1.3.2
Caratteristiche uscite/accessi intermedi	<p>N.A. Galleria singola canna L < 4000 m</p> <p style="text-align: center;">Accesso intermedio</p> <p>A metà galleria e precisamente al km 80+648 della linea ferroviaria, vi è una finestra dotata di maniglione antipanico.</p>	All.2 1.3.5

 RFI <small>RETE FERROVIARIA ITALIANA</small> <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
	RFI DOIT AN UT PE	Procedura

pagina
16 di 46

III.2.4 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili esterne e collegamenti viari)

GALLERIA SAN VENANZIO

	REQUISITI MINIMI	Si/No	NOTE
1.4	FACILITAZIONE DEL SOCCORSO		
1.4.1	Piazzale d'emergenza	N.A.	Galleria <5000m
1.4.2	Area di triage	N.A.	Galleria <5000m
1.4.3	Piazzole per l'elisoccorso	N.A.	Galleria <5000m
1.4.4	Strade di accesso	SI	VEDI ALL. 3
	Piano a raso	N.A.	Galleria <5000m

III.2.5 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (impiantistica)

GALLERIA SAN VENANZIO

	REQUISITI MINIMI	Si/No	NOTE
1.1	PREVENZIONE INCENDI		
1.1.1	Sistema di Radiocomunicazione	Si	GSM solo operatore TIM
1.1.4	Protezione e controllo accessi	Si	Per l'accedere alla linea ferroviaria è necessaria la chiave D1
1.2	MITIGAZIONE DELLE CONSEGUENZE DI INCIDENTI		
1.2.3	Impianto idrico antincendio	N.A.	Galleria <2000m
1.3	FACILITAZIONE DELL'ESODO		
1.3.3	Segnaletica d'emergenza	No	
1.3.4	Illuminazione d'emergenza	No	
1.3.7	Sistema controllo fumi	NA	Galleria singola canna
1.3.8	Imp telef emerg & diff sonora	No	
1.4	FACILITAZIONE DEL SOCCORSO		
1.4.5	Impianto di radiopropagazione	No	
1.4.6	Disp energ elettr squadr emerg	N.A.	Galleria <2000m
1.4.7	Postazione di controllo	N.A.	Galleria <5000m
1.4.8	Sezionamento linea di contatto	N.A.	Galleria <5000m
1.4.9	Sist interr e messa a terra LdC	N.A.	Linea non elettrificata
2.2	FACILITAZIONE DEL SOCCORSO		
2.2.3	Mezzi bimodale VVF	N.A.	Galleria <5000m
2.2.5	Disponib attrezz di soccorso	N.A.	Galleria <3000m

 RFI <small>RETE FERROVIARIA ITALIANA</small> <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 17 di 46

RELAZIONE SULLA GALLERIA CORFINIO

III.1A CARATTERISTICHE DEL TRATTO DI LINEA

III.1A.1 Tabella delle stazioni e delle località di servizio del tratto di linea

Nome Località	Progressiva km Asse FV	Tipologia	Presenziata (SI/NO)	da ore a ore
Raiano	78+252	Stazione	NO	-
Molina	86+471	Stazione	NO	

III.1A.2 Tabella delle caratteristiche plano-altimetriche

Per quanto riguarda l'andamento altimetrico, la galleria presenta due cambi di livelleta dall'imbocco lato Raiano dal km 81+774 al km 82+220 del 0,38‰ in ascesa, dal km 82+220 all'imbocco lato Molina km 83+109 del 0,04 ‰ in ascesa.

Lunghezza complessiva (m)	1335
Pendenza max (‰)	0,38
Dislivello complessivo (m)	2,01
Dislivello massimo (m)	1,68

III.1A.3 Tabella delle caratteristiche di esercizio

Sistema di esercizio	Dirigenza Centrale Operativa con CTC tradizionale
Regime di circolazione	BCA con SSC
Velocità max di esercizio	70 km/h (rango A); 75 km/h (rango B); 80 km/h (rango C)
Volume di traffico giornaliero	24 treni (tratta L'Aquila- Sulmona)

Il DCO ha sede a Pescara.

III.1A.4 Tabella di gallerie, ponti e viadotti contigui alla galleria

Vedi allegato 4

 RFI <small>RETE FERROVIARIA ITALIANA</small> <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 18 di 46

III.2A CARATTERISTICHE DELLA GALLERIA CORFINIO

La galleria Corfinio situata sulla linea ferroviaria Sulmona-Terni non elettrificata è realizzata a unica canna, binario unico e presenta una lunghezza di 1335 m.

L'imbocco lato Raiano è al km 81+774 e l'imbocco lato Molina è al km 83+109, è presente, inoltre, un accesso intermedio al km 82+477.

III.2A.1 Programma di esercizio

Il modello di esercizio prevede lo svolgimento di servizio viaggiatori.

TIPOLOGIA TRENO	N° TOTALE	DIURNI	NOTTURNI
Passeggeri Lunga Percorrenza	0	0	0
Passeggeri Regionali	24	24	0
Merci	0	0	0

III.2A.2 Identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria

In questo paragrafo sono descritti i parametri caratteristici della galleria individuati dal DM 28/10/2005 (Allegato II – *Introduzione* e Allegato III – par. 6, tav. 6.II):

- p1: volume di traffico non superiore a 220 treni/giorno;
- p2: andamento altimetrico senza inversioni di pendenza;
- p3: tipologia di traffico senza la contemporanea presenza in galleria di treni passeggeri e treni con merci pericolose;
- p4: assenza di aree a rischio specifico in prossimità degli imbocchi (per esempio, gli insediamenti industriali registrati nell'inventario nazionale degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti, ai sensi del art. 15, comma 4 del D.Lgs. 17/08/1999 n. 334 e s.m.i, redatto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per la salvaguardia ambientale, Divisione VI - Rischio industriale e prevenzione e controllo integrati dell'inquinamento).

Gli eventi critici iniziatori e i conseguenti scenari incidentali di riferimento, relativi all'emergenza in galleria, sono identificati nel successivo paragrafo IV.2.

III.2A.3 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili interne)

GALLERIA CORFINIO

REQUISITO OPERE CIVILI	DESCRIZIONE	ART. DM 28/10/2005
Presenza deviatoi in galleria	Nella galleria non sono presenti deviatoi.	All.2 1.1.2

REQUISITO OPERE CIVILI	DESCRIZIONE	ART. DM 28/10/2005
Tipologia della galleria	Monotubo – singolo binario	
Sezione trasversale sagoma di transito	FS	
Lunghezza della galleria in metri	1335	
Nicchie e nicchioni	Ogni 25 m n. 53 nicchie n. 1 nicchione	
Marciapiede/ Corrimano	<p style="text-align: center;">Marciapiede</p> È presente un camminamento di larghezza di circa 50 cm sul lato destro	All.2 1.3.1
	<p style="text-align: center;">Corrimano</p> Non presente	1.3.2
Caratteristiche uscite/accessi intermedi	N.A. Galleria singola canna L < 4000 m <p style="text-align: center;">Accesso intermedio</p> A metà galleria e precisamente al km 82+477 della linea ferroviaria, vi è una finestra dotata di maniglione antipanico utile come via di esodo pedonale. La via di esodo non è conforme ai requisiti di sicurezza.	All.2 1.3.5

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
	RFI DOIT AN UT PE	Procedura

pagina
20 di 46

III.2A.4 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili esterne e collegamenti viari)

GALLERIA CORFINIO

	REQUISITI MINIMI	Si/No	NOTE
1.4	FACILITAZIONE DEL SOCCORSO		
1.4.1	Piazzale d'emergenza	N.A.	Galleria <5000m
1.4.2	Area di triage	N.A.	Galleria <5000m
1.4.3	Piazzole per l'elisoccorso	N.A.	Galleria <5000m
1.4.4	Strade di accesso	SI	VEDI ALL. 3
	Piano a raso	N.A.	Galleria <5000m

III.2A.5 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (impiantistica)

GALLERIA CORFINIO

	REQUISITI MINIMI	Si/No	NOTE
1.1	PREVENZIONE INCENDI		
1.1.1	Sistema di Radiocomunicazione	Si	GSM solo operatore TIM
1.1.4	Protezione e controllo accessi	Si	Per l'accedere alla linea ferroviaria è necessaria la chiave D1
1.2	MITIGAZIONE DELLE CONSEGUENZE DI INCIDENTI		
1.2.3	Impianto idrico antincendio	N.A.	Galleria <2000m
1.3	FACILITAZIONE DELL'ESODO		
1.3.3	Segnaletica d'emergenza	No	
1.3.4	Illuminazione d'emergenza	No	
1.3.7	Sistema controllo fumi	NA	Galleria singola canna
1.3.8	Imp telef emerg & diff sonora	No	
1.4	FACILITAZIONE DEL SOCCORSO		
1.4.5	Impianto di radiopropagazione	No	
1.4.6	Disp energ elettr squadr emerg	N.A.	Galleria <2000m
1.4.7	Postazione di controllo	N.A.	Galleria <5000m
1.4.8	Sezionamento linea di contatto	N.A.	Galleria <5000m
1.4.9	Sist interr e messa a terra LdC	N.A.	Linea non elettrificata
2.2	FACILITAZIONE DEL SOCCORSO		
2.2.3	Mezzi bimodale VVF	N.A.	Galleria <5000m
2.2.5	Disponib attrezz di soccorso	N.A.	Galleria <3000m

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 21 di 46

PARTE IV

ORGANIZZAZIONE E PROCEDURE OPERATIVE

IV.1 ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA

IV.1.1 Il Responsabile Operativo per l'Emergenza (ROE)

Il responsabile operativo per l'emergenza di RFI (ROE), è individuato nelle fasi iniziali dell'emergenza nella persona che svolge le mansioni di DCCM (Dirigente Centrale Coordinatore Movimento) di Pescara Chiunque constati di persona l'insorgere di una emergenza o venga avvisato da terzi, deve adoperarsi per informare il più rapidamente possibile il DCCM.

Il DCCM, ricevuta la comunicazione (anche di preallarme), assume immediatamente il ruolo di ROE, mantenendolo sino all'eventuale subentro formale da parte di altro Funzionario di RFI.

Al DCCM può subentrare nel ruolo di ROE un Funzionario di RFI appositamente designato o un superiore gerarchico o, se attivato, il Responsabile del COT, che ne rileva compiti e responsabilità.

L'insediamento del ROE e ogni successivo avvicendamento fra i vari DCCM o tra il DCCM e altro Funzionario, devono essere annotati nel registro delle consegne del DCCM (modulo M 55).

Il ROE può essere affiancato da collaboratori, ai quali può demandare in parte i compiti affidatigli pur rimanendone comunque responsabile.

Il ROE ha la responsabilità dell'applicazione del PEI fino al momento dell'intervento delle Autorità istituzionalmente competenti a gestire le emergenze e in particolare:

- *in caso di preallarme:*
 - controlla l'attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, avvia la fase di allarme;
 - stabilisce, in relazione all'evento verificatosi, l'applicazione delle procedure di emergenza;
 - compila, in caso di allarme rientrato, un apposito rapporto;
- *in fase di allarme:*
 - dirige le operazioni di emergenza in carico a RFI;
 - nei casi previsti, dà seguito al Soccorso Urgente (come descritto nel successivo par. IV.5.2) attivando i VV.F. e gli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza, anche in attuazione del PGE, ove presente;
 - richiede la partecipazione delle squadre per l'intervento di RFI (SdI);
 - informa il RdG/RdS o il suo sostituto dell'evento incidentale in atto;
 - si accerta degli opportuni provvedimenti alla circolazione (interruzione di linea/binario, rallentamenti precauzionali, ecc.) adottati dal DM/DCO;
 - secondo quanto previsto dalle Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria, si interfaccia con il rappresentante della DTI RFI presso il COI (Centro Operativo Interforze), se istituito;
 - si mette a disposizione del ROS (funzionario dei VV.F. Responsabile delle Operazioni di Soccorso sul luogo dell'intervento) se presente;

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 22 di 46

- salvo il caso di imminente pericolo, autorizza l'esodo dalla galleria, dopo aver avuto la conferma dal DCO dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato (per entrambi i binari) e, qualora necessario, e lo comunica al PdT, eventualmente tramite il DCO;
- in caso di esodo dalla galleria garantisce, per quanto possibile, l'assistenza nei punti di raccolta;
- si adopera per limitare i danni al patrimonio e per il sollecito ripristino della funzionalità degli impianti;

➤ *cessato l'allarme:*

- valuta, in accordo con i responsabili delle altre DTI, se istituite, quali di queste devono rimanere sul posto a tutela del personale ferroviario impegnato nelle operazioni di ripristino dei luoghi;
- dichiara la fine dello stato di emergenza;
- redige una apposita relazione informativa;
- si adopera per il ripristino della circolazione ferroviaria, previo parere del RdG/RdS o del suo sostituto.

IV.1.2 Responsabile di Galleria/Responsabile di Sicurezza (RdG/RdS)

Il RdG/RdS (o il suo sostituto ai sensi degli articoli 6 e 7 del DM 28/10/2005):

- informato dell'evento incidentale in atto, si interfaccia con il ROE per adottare le iniziative ritenute necessarie e per fornire ogni utile contributo per l'attuazione del PEI, ai sensi del art. 7.3.b del DM 28/10/2005.
- a seguito della dichiarazione di fine dello stato di emergenza da parte del ROE, dispone l'ispezione del luogo dell'incidente, eventualmente avvalendosi del supporto della SdI sul posto, al fine di dare attuazione all'art. 6 comma 2 lettera b) del DM 28/10/2005 e per la riapertura della galleria all'esercizio.

IV.1.3 La Squadra per l'Intervento RFI (SdI)

L'avviso di richiesta di intervento è inoltrato dal DCCM (ROE) al Coordinatore Esercizio Infrastruttura (CEI) di Pescara.

Il CEI, ricevuta la richiesta di intervento, istituirà la SdI RFI composta da Agenti Manutenzione (AM). Tale squadra è composta dal personale in servizio delle UM IS, TE e LAVORI di competenza, durante l'orario di lavoro e dal personale reperibile e disponibile al di fuori dell'orario di lavoro.

I componenti della SdI, oltre ad essere dei tecnici esperti nel rispettivo settore di appartenenza, sono appositamente formati ad eseguire le attività previste nel PEI.

Presso la sede del CEI di Pescara è disponibile l'elenco degli AM che possono essere chiamati a costituire le SdI.

Per gli AM interessati, la chiamata a costituire la SdI è prioritaria rispetto alle attività lavorative nelle quali sono normalmente impegnati.

I componenti della SdI devono indossare i previsti dispositivi di protezione individuale.

Al fine di assicurare l'efficace coordinamento della SdI, viene individuato, eventualmente tra i componenti la SdI stessa, un Referente RFI per le comunicazioni sul luogo di intervento.

Il CI/CEI, avvisato dal DM/DCO o dal DCCM, provvede ad attivare le misure di sicurezza eventualmente presenti nella galleria, tra cui l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora e di controllo fumi, in corrispondenza del luogo dell'evento e delle altre aree occorrenti per il soccorso (uscite/accessi intermedi, Posto di Esodo, piazzali di emergenza, ecc.). Per gli impianti non comandabili da posto centrale, il CI/CEI tiene i contatti con la Squadra di Intervento, tramite il Referente RFI, per il comando dei suddetti impianti dal posto periferico per la gestione dell'emergenza.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 23 di 46

I compiti degli addetti alla SdI sono stabiliti, di volta in volta, dal ROE, eventualmente tramite il Referente RFI, e dal ROS, se presente sul luogo d'intervento. In ogni caso essi non possono in alcun modo sostituirsi all'azione di chi svolge operazioni di soccorso per istituzione (VV.F., personale sanitario, ecc.) e non devono mai, con il loro operato, mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.

L'intervento sulla linea ferroviaria è subordinato al rispetto dei regolamenti ferroviari vigenti. La Squadra per l'Intervento RFI ha il compito di:

- in generale:
 - comunicare con il PdT;
 - accertare la situazione a seguito dell'incidente ed informarne il ROE;
 - collaborare, se richiesto, con le squadre di soccorso esterne e il ROS, se attivato;
 - rilasciare il Nulla Osta per l'ingresso dei VV.F. in galleria;
 - coadiuvare il PdT nell'assistenza ai viaggiatori;
 - mantenere la calma fra i viaggiatori;
 - far procedere all'evacuazione dell'area interessata dall'incidente;
 - evitare l'accesso di estranei nell'area in pericolo.

Inoltre:

- *in caso di Soccorso Tecnico, ha il compito di:*
 - adoperarsi, nei limiti delle proprie competenze, per ripristinare l'esercizio ferroviario;
- *in caso di esodo dalla galleria, ha il compito di coadiuvare il PdT e il ROS, se attivato, per:*
 - individuare le vie di fuga più idonee, accertandone per quanto possibile la percorribilità;
 - indirizzarvi il flusso di persone con ripetuti inviti alla calma ed all'ordine;
 - controllare l'esodo, assicurandosi che le persone più deboli, disabili, bambini ed anziani vengano aiutati da accompagnatori in grado di assisterli;
 - supportare l'Emergenza Sanitaria (118) nell'assistenza ai feriti o provvedere direttamente al trasporto dei feriti se richiesto da quest'ultima;
- *in caso di operazioni di salvataggio deve:*
 - valutare opportunamente se l'azione che sta per intraprendere possa essere eseguita senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità;
- *in caso di soccorso sanitario, ha il compito di:*
 - intervenire per le emergenze gestibili direttamente;
 - fornire azione di supporto al personale sanitario;
 - allontanare le persone estranee dagli infortunati.

Come previsto dalle *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*, vengono descritti i tempi stimati per l'intervento della SdI, in base all'organizzazione esistente, in relazione ai periodi di servizio e di reperibilità.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 24 di 46

Di seguito sono descritti i tempi stimati per l'intervento della SdI nel periodo di reperibilità:

PERIODO DI REPERIBILITA'	
ATTIVITA'	TEMPI PREVISTI
Rilevamento anomalità	H_0
Chiamata SdI	H_0+5'
Arrivo sul luogo di raccolta	H_0+65'
Arrivo luogo di intervento	H_0+95'

H_0 = tempo entro il quale si riceve la segnalazione dell'evento;

H_0+X_n = tempo entro il quale viene espletata l'attività i-esima, con X_n espresso in minuti

IV.1.4 La Sala di Gestione Crisi

La Sala di Gestione Crisi è il COT Pescara che eventualmente potrà essere supportato dal centro di gestione crisi di Ancona ove sarà presente il Responsabile del GOT di Ancona.

Il locale è dotato di alimentazione elettrica di emergenza ed attrezzature informatiche, telefoniche e fax dedicati.

Presso il COT è disponibile:

- una copia del PEI, comprensiva di tutti gli allegati;
- una copia del PGE;
- cartografie della zona;
- corografia della linea ferroviaria;
- profilo generale della linea, con individuazione degli eventuali punti attrezzati per l'emergenza.

IV.1.5 Accessi alla zona di intervento per l'emergenza

Vedi allegato 3 "Corografia generali e particolari di accesso alle gallerie"

IV.2 SCENARI INCIDENTALI DI RIFERIMENTO

Con riferimento al DM 28/10/05 – Allegato III § 3.2, gli scenari incidentali di riferimento, relativi all'emergenza in galleria, sono identificati in conseguenza dell'insorgenza dei seguenti eventi critici iniziatori:

- incendio;
- deragliamento;
- collisione.

Non sono considerati tra gli scenari incidentali quegli scenari ascrivibili a fenomeni naturali o ad atti terroristici o a sabotaggio, dal momento che questi non rappresentano scenari incidentali tipici ed esclusivi del sistema treno - galleria.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 25 di 46

In relazione agli eventi critici iniziatori sopra indicati, il PEI deve considerare gli scenari incidentali di cui al punto 3.4 delle “Linee Guida per il miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie” riportati nel seguito:

- Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica
- Incidente ad un treno merci con deragliamenti di uno o più rotabili
- Incidente ad un treno passeggeri con deragliamenti di uno o più rotabili
- Principio d'incendio su di un treno merci fermo in galleria
- Principio d'incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria
- Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamenti di uno o più rotabili

Le Specifiche Tecniche di Interoperabilità indicano fra gli scenari di rischio anche la sosta prolungata, ovvero una sosta non programmata in galleria, di durata superiore a 10 min, e in assenza di uno scenario caldo o freddo. Tale scenario non costituisce, di per sé, un pericolo per i passeggeri e il personale, tuttavia può portare a una evacuazione spontanea e non controllata che può esporre le persone ai pericoli presenti in una galleria. Per tale motivo, le procedure di emergenza da attivare nel caso l'Impresa Ferroviaria segnali una sosta prolungata del treno in galleria, possono essere ricondotte, come caso particolare, a quelle relative allo scenario di “Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica” riportato al paragrafo IV.5.5.

Con riferimento all'evento “collisione”, le procedure di emergenza da attivare, possono essere ricondotte, come caso particolare, all'ultimo scenario sopra elencato. Sono inoltre dettagliati i tre sotto-scenari seguenti:

- Attivazione del Soccorso Urgente
- Esodo dei viaggiatori dalla galleria
- Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta.

IV.3 ARRESTO PER EMERGENZA

Il requisito minimo 3.1.1. “Arresto per emergenza” del DM 28/10/2005, prescrive che in presenza di un'emergenza con incendio a bordo in una galleria, compatibilmente con il sistema di distanziamento esistente, occorre prevedere l'arresto dei treni all'esterno della galleria o, nel caso di gallerie di rilevante lunghezza, in eventuali altri punti opportunamente individuati per favorire l'eventuale esodo.

In presenza di un'emergenza i treni eventualmente presenti sulla linea devono essere arrestati possibilmente prima del loro ingresso nella galleria stessa.

I treni in galleria accodati a quello incidentato devono essere fermati prima possibile; gli altri treni presenti in galleria invece devono essere fatti uscire, con le eventuali limitazioni di velocità.

Con riferimento alla COp n.273/RFI, il requisito si intende soddisfatto mediante la puntuale e corretta applicazione dell'articolo 23, comma 6 del “Regolamento per la circolazione dei treni” e dell'articolo 40, comma 4 dell’*“Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive”*.

Pertanto, compatibilmente con il sistema di distanziamento esistente, il DCO, venuto a conoscenza di un'emergenza a bordo di un treno in una galleria, deve provvedere all'arresto del treno all'esterno della galleria o, nel caso di gallerie di rilevante lunghezza, in eventuali altri punti opportunamente individuati per favorire l'eventuale esodo.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 26 di 46

Inoltre deve prendere gli opportuni provvedimenti di circolazione per far uscire dalla galleria gli ulteriori treni coinvolti e per evitare l'ingresso in galleria di altri treni.

I comportamenti da adottare, nel caso degli scenari incidentali, di cui al precedente paragrafo IV.2, devono essere conformi alla normativa vigente (RCT, RS, NCR, PGOS, COp n.309 del 07/08/2013, Disp. n.18/01 del 26/07/2001 ecc.).

IV.4 INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI

IV.4.1 Informazioni ed istruzioni sul comportamento in caso d'emergenza

Con riferimento alla COp n.273/RFI, le Imprese Ferroviarie devono fornire ai passeggeri informazioni e istruzioni in relazione a:

1. dotazioni di sicurezza disponibili a bordo del treno;
2. comportamenti da tenere a bordo del treno in caso di emergenza in galleria;
3. dotazioni di sicurezza disponibili in galleria;
4. comportamenti da tenere in galleria in caso di discesa dal treno a seguito del verificarsi di un'emergenza.

Con riferimento al punto 4 dell'elenco sopra citato, nell'allegato 1 della COp n.273/RFI, sono riportate le indicazioni di carattere generale riguardanti le istruzioni sui comportamenti da tenere in galleria in caso di discesa dal treno a seguito di un'emergenza, al fine di favorire un ordinato e rapido esodo dalla galleria.

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE SUI COMPORTAMENTI DA TENERE IN GALLERIA IN CASO DI DISCESA DAL TRENO A SEGUITO DEL VERIFICARSI DI UN'EMERGENZA

Per un ordinato e rapido esodo dalla galleria è necessario attenersi alle istruzioni fornite dal personale ferroviario direttamente o mediante gli impianti di diffusione sonora, prestando comunque osservanza alle seguenti indicazioni di carattere generale:

For an orderly and efficient evacuation in a tunnel please follow the instructions provided by the train personnel either or over the train

P.A. system, while bearing in mind the following general indications:

1. una volta discesi dal treno occorre dirigersi verso la direzione più opportuna per l'esodo seguendo le indicazioni fornite dal personale ferroviario e/o i cartelli segnaletici affissi sulla parete della galleria, ove presenti;
Once off the train, you must head in the most appropriate direction for evacuation by following the indications of the train personnel and/ or, if there are, the signs on the tunnel walls;
2. la galleria dovrà essere percorsa camminando esclusivamente sul marciapiede laterale della stessa evitando di invadere i binari;
While in the tunnel, walk along the side pavement only and be sure to avoid encroaching on the tracks;
3. l'attraversamento dei binari, se necessario per raggiungere l'uscita, deve essere preventivamente autorizzato dal personale ferroviario;
Crossing of the tracks, if required in order to reach the exit, must be authorised in advance by the train personnel;
4. durante l'esodo, occorre mantenere la calma, non spingere o accalcarsi con le persone che precedono, non creare allarmismo;

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 27 di 46

During the evacuation you must keep calm at the all times. Avoid pushing or crowding the people in front and do not panic;

5. aiutare, per quanto possibile, le persone a mobilità ridotta;
People with reduced mobility should be helped as much as possible;
6. una volta raggiunta l'uscita, occorre non disperdersi e seguire le istruzioni impartite dalle squadre di soccorso.

On reaching the exit, remain in the area and follow the instructions provided by rescue teams.

IV.4.2 Comunicazione del PdT (PdC/PdA)

Poiché l'efficacia delle attività di soccorso dipende da un esauriente e puntuale flusso informativo tra operatori di bordo e di terra, al fine della migliore attivazione dell'organizzazione di soccorso, deve essere fornita una completa informazione sullo scenario verificatosi e sulla sua possibile evoluzione. Il PdT (PdC o PdA) deve individuare il modo più idoneo ed immediato affinché sia avvisato il DM/DCO dello stato di preallarme e/o allarme.

Al manifestarsi dell'anormalità, l'agente del treno (PdC/PdA) che per primo ne viene a conoscenza, comunicherà al DCO le informazioni in suo possesso sull'evento in corso, quali ad esempio:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- i dati identificativi del treno (numero, tipo, composizione, peso, ecc.);
- la denominazione della galleria;
- la posizione del treno (progressiva km, n. nicchia, ecc.);
- il tipo di evento incidentale con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, ecc.);
- materiali e strutture coinvolte;
- il numero delle persone presenti sul convoglio evidenziando eventuali situazioni particolari (es. presenza di disabili con carrozzella);
- le conseguenze dell'evento e una eventuale prima valutazione del numero dei viaggiatori rimasti feriti nell'incidente;
- il numero di identificazione ed il codice delle merci pericolose eventualmente trasportate con eventuali iscrizioni o etichette di pericolo applicate al carro ed effetti/sintomi riscontrati;
- le previsioni per il ripristino del mezzo di trazione e/o del materiale trainato;
- eventuale preavviso di richiesta locomotiva di soccorso;
- eventuale necessità del carro soccorso.

Di norma i contatti successivi con il DCO saranno tenuti dal PdA

IV.4.3 Comunicazione del DCO al DCCM

Il DCO deve comunicare al DCCM (ROE) oltre alle informazioni in precedenza avute dal PdT, anche i provvedimenti eventualmente già adottati o in corso di adozione e l'operatività di soccorso eventualmente già predisposta da RFI.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 28 di 46

IV.4.4 Comunicazione con Enti esterni

Il DCCM, nel comunicare l'allarme agli Enti interessati nelle operazioni di soccorso, deve fornire tutte le informazioni in suo possesso, e in particolare:

- il luogo dell'incidente;
- il tipo di incidente;
- il numero e il tipo dei treni coinvolti;
- il numero di persone coinvolte;
- il numero delle persone che hanno bisogno di assistenza sanitaria;
- le modalità d'accesso al luogo dell'intervento;
- ogni altra informazione utile per l'intervento dei soccorritori.

In conformità con la Direttiva del Dipartimento della Protezione Civile del 03/05/2006, devono essere allertati almeno i seguenti Enti esterni:

- Vigili del Fuoco (115)
- Forze di Polizia (113)
- Emergenza sanitaria (118)
- Prefetture dell'Aquila

Vedi allegato 2

Potrà richiedersi il coinvolgimento di altri Enti secondo le disposizioni indicate nel PGE.

IV.5 PROCEDURE OPERATIVE

Nel presente paragrafo si riportano le procedure operative e i diagrammi di flusso di intervento riferiti agli scenari incidentali elencati di seguito:

- Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica
- Incidente ad un treno merci con deragliamenti di uno o più rotabili
- Incidente ad un treno passeggeri con deragliamenti di uno o più rotabili
- Principio d'incendio su di un treno merci fermo in galleria
- Principio d'incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria
- Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamenti di uno o più rotabili

Preliminarmente sono riportate le procedure relative ai seguenti sotto-scenari, che dettagliano operazioni particolari di alcuni dei suddetti scenari:

- Attivazione del Soccorso Urgente
- Esodo dei viaggiatori dalla galleria
- Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta.

IV.5.1 Disalimentazione e messa a terra della l.d.c. (p.m.)

La linea non è elettrificata

IV.5.2 Attivazione del Soccorso Urgente

Con riferimento alle *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*, il Soccorso Urgente rappresenta la fase dell'emergenza tesa a porre in salvo le persone e ad eliminare le situazioni di pericolo derivanti dall'incidente.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 29 di 46

Quando è necessario dare seguito al Soccorso Urgente il ROE attiva i VV.F. e gli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Le fasi connesse al Soccorso Urgente avvengono sotto il coordinamento del Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS) che è il funzionario dei VV.F., appositamente incaricato, presente sul posto.

Durante le fasi di Soccorso Urgente il ROE è a disposizione del ROS per coordinare le eventuali azioni di tecnici e delle Squadre di Intervento di RFI, secondo quanto richiesto dai VV.F., eventualmente anche attraverso i Referenti di RFI presenti sul luogo dell'incidente.

L'ingresso in galleria di mezzi e personale appartenente a qualsiasi Ente coinvolto dall'emergenza può avvenire esclusivamente dietro autorizzazione del ROS.

A seguito dell'interruzione della circolazione, il ROE, eventualmente tramite il Referente di RFI sul luogo, consegna al ROS, o suo delegato, un apposito modulo (M 40), ritirandone copia firmata. Il modulo deve riportare la seguente formula:

“Si dà avviso al Responsabile delle operazioni di soccorso dei VV.F. (ROS) _____ circolazione interrotta del binario (di entrambi i binari) tra _____ e _____. Da questo momento (ore) si autorizza ingresso nella galleria _____ per lo svolgimento delle operazioni di Soccorso Urgente di vostra competenza”.

Terminate le operazioni di Soccorso Urgente, con il rilascio da parte dei VV.F. al ROE, della dichiarazione di cessazione delle fasi di Soccorso Urgente e benessere per l'inizio della fase di Soccorso Tecnico, RFI assume nuovamente i compiti di coordinamento delle attività tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario. Anche tale atto deve essere formalizzato tramite apposito modulo (M 40) riportante la seguente formula:

“Si dà avviso al Responsabile operativo per l'emergenza di RFI ... in riferimento alla comunicazione n. ... da questo momento (ore) intervento di Soccorso Urgente nella galleria ... cessato. Galleria ... sgombra da personale e mezzi di Enti esterni a RFI. Nulla osta inizio operazioni di Soccorso Tecnico”

Durante le fasi successive del Soccorso Tecnico, il ROE valuterà la necessità della presenza delle DTI degli Enti esterni coinvolte nelle operazioni di soccorso, con relativi mezzi e personale.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

IV.5.3 Esodo dei viaggiatori dalla galleria

L'evacuazione dei viaggiatori da un treno fermo in galleria e impossibilitato a proseguire, può rendersi necessaria sia per effettuare l'eventuale trasbordo su un altro convoglio, sia per intraprendere l'esodo dalla galleria, ovvero raggiungere un'uscita percorrendo le vie di esodo.

L'esodo dei viaggiatori dalla galleria deve essere intrapreso in presenza di eventi che rendano rischiosa la permanenza a bordo del treno o nei casi di imminente pericolo.

Salvo il caso di imminente pericolo, l'esodo deve essere autorizzato dal DCCM (ROE), dopo aver avuta la conferma dal DCO dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato.

Il DM/DCO o il DCCM si interfaccia con il CI/CEI che provvede ad attivare le misure di sicurezza eventualmente presenti nella galleria, tra cui l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora e di controllo fumi, in corrispondenza del luogo dell'evento e delle altre aree occorrenti per il soccorso (uscite/accessi intermedi, Posto di Esodo, piazzali di emergenza, ecc.). Per gli impianti non comandabili da posto centrale, il CI/CEI tiene i contatti con la Squadra di Intervento RFI, tramite il Referente RFI, per il comando dei suddetti impianti dal posto periferico per la gestione dell'emergenza.

Il PdT, prima di effettuare gli annunci ai viaggiatori sulla necessità di abbandonare il treno, provvede ad individuare le vie di esodo più favorevoli (imbocchi e/o uscite/accessi intermedi), secondo le indicazioni riportate sui singoli FL/FO e della segnaletica di emergenza presente nella galleria, privilegiando la minor distanza dalle uscite e avvalendosi di eventuali indicazioni del DCO. In caso di incendio con presenza di fumo, deve privilegiarsi la via più agevolmente percorribile

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 30 di 46

indipendentemente dalla distanza delle uscite di emergenza. Il PdT deve informare il ROE, per il tramite del DCO, della scelta effettuata in modo tale che possa dirigersi le squadre di soccorso.

Le informazioni ai viaggiatori riguardanti l'esodo devono essere diffuse, tranne situazioni eccezionali di imminente pericolo, dopo che il DCO abbia confermato l'avvenuta interruzione della circolazione sul tratto di linea interessato dall'esodo.

L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie ad indirizzare i viaggiatori verso il percorso individuato. L'esodo ordinato deve normalmente prevedere l'evacuazione di una carrozza per volta, iniziando da quelle più a rischio.

Il PdT attiva il consenso apertura porte (nei treni ove è presente).

Il PdT e il PSAB, ove presente, assistono viaggiatori, agevolando l'evacuazione dal treno e indirizzando l'esodo verso le vie di fuga precedentemente individuate.

Nell'impartire le istruzioni per l'evacuazione/esodo ci si può avvalere anche dell'impianto di diffusione sonora, se presente all'interno delle gallerie. All'occorrenza possono essere distribuite, se presenti, le mascherine di protezione delle vie aeree la cui ubicazione, anch'essa individuata in galleria da apposita segnaletica, è indicata nell'estratto del FL/FO. Il PdT si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato il treno.

Raggiunta l'uscita dalla galleria, i viaggiatori si raduneranno presso i punti di raccolta segnalati, per ricevere l'assistenza delle squadre di soccorso degli Enti esterni intervenuti.

Il PdT o il Referente RFI sul posto, dopo essersi accertato che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato la galleria, comunica al ROE la cessazione della procedura di esodo.

IV.5.4 Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta

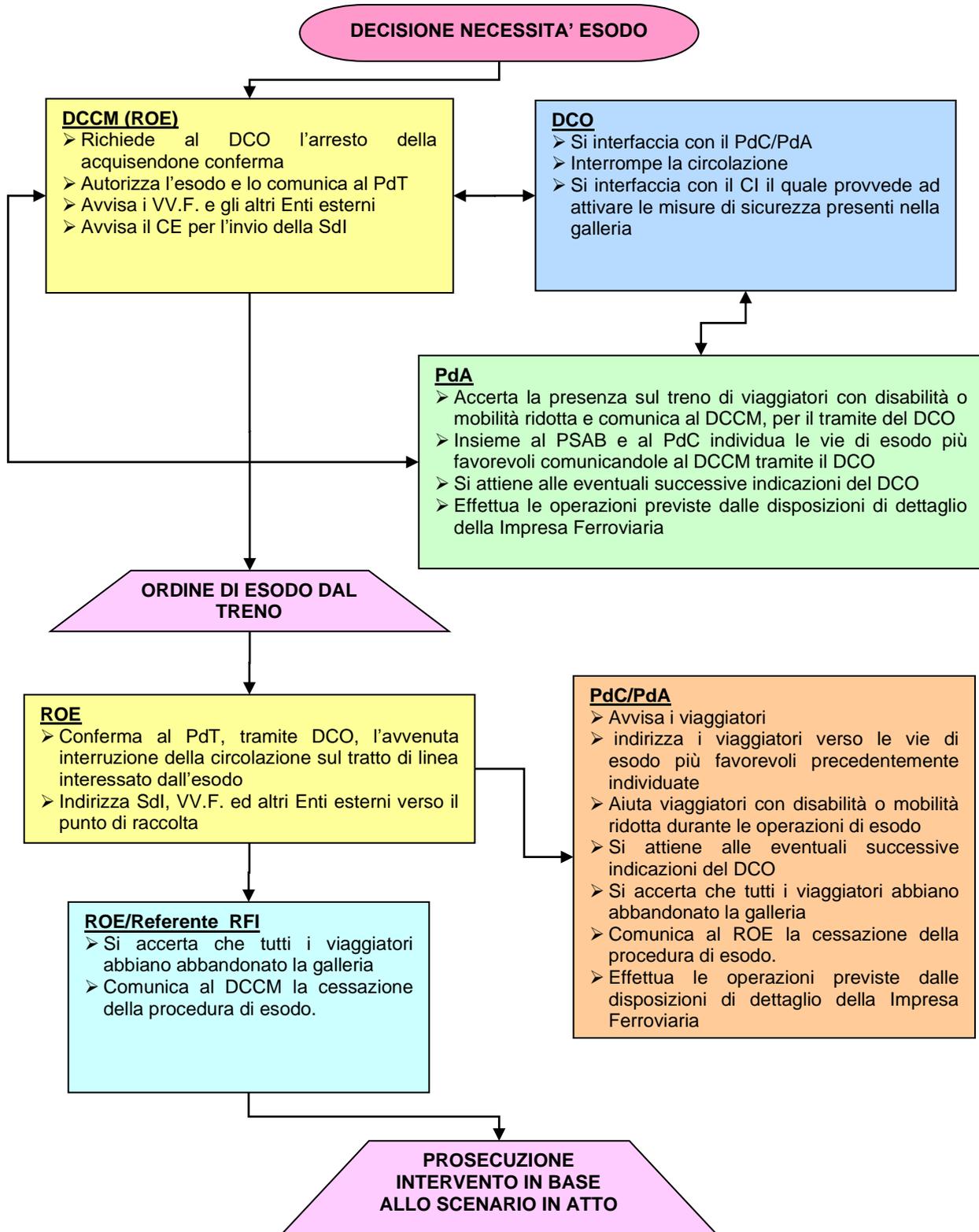
Qualora sia necessaria l'evacuazione del treno, deve essere attuata la procedura per il soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta.

Il PdA, nelle fasi preliminari, deve accertare la presenza sul treno di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta e comunicare al DCCM (ROE), per il tramite del DCO, tutte le informazioni utili a rendere più rapido l'intervento di soccorso (numero, ubicazione, ecc.). Il PdA informa il PdC e il PSAB, ove presente, sulla necessità di fornire assistenza ai suddetti viaggiatori per una eventuale evacuazione/esodo.

Se possibile e anche sulla base di eventuali indicazioni del ROE, il PdA provvede a realizzare una più favorevole disposizione dei suddetti viaggiatori lungo il treno (in testa, in coda, in prossimità di uscite dalla galleria, ecc.).

Il PdA, nella fase di soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta, cura l'informazione sui tempi e sulle modalità previste per il soccorso e a tal fine attinge le relative informazioni dal ROE.

Esodo dei viaggiatori dalla galleria e soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta



	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 32 di 46

IV.5.5 Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica

Nel caso un treno sia costretto a fermarsi in galleria, senza poter riprendere subito la marcia, il PdC avvisa il DCO dell'anormalità in atto ed il PdA, se il treno svolge servizio viaggiatori.

Il PdC, trascorso il tempo a sua disposizione per tentare di proseguire la marcia, deve formalizzare la richiesta di soccorso nei modi previsti dai regolamenti vigenti.

Il PdA avvisa i viaggiatori dell'anormalità in atto e gestisce eventuali situazioni di panico.

Il DCO, ricevuto prima l'avviso poi la conferma dal PdC dell'anormalità in atto, li estende al DCCM e si adopera, per quanto di sua competenza.

Il DCO, se necessario, si interfaccia con il CI/CEI che provvede ad attivare l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora, se presenti.

Il DCCM tiene i contatti con i referenti delle IF concordando con questi le azioni da intraprendere per i treni indirettamente interessati, l'eventuale invio della locomotiva di soccorso e l'individuazione del mezzo più idoneo per un eventuale trasbordo dei viaggiatori.

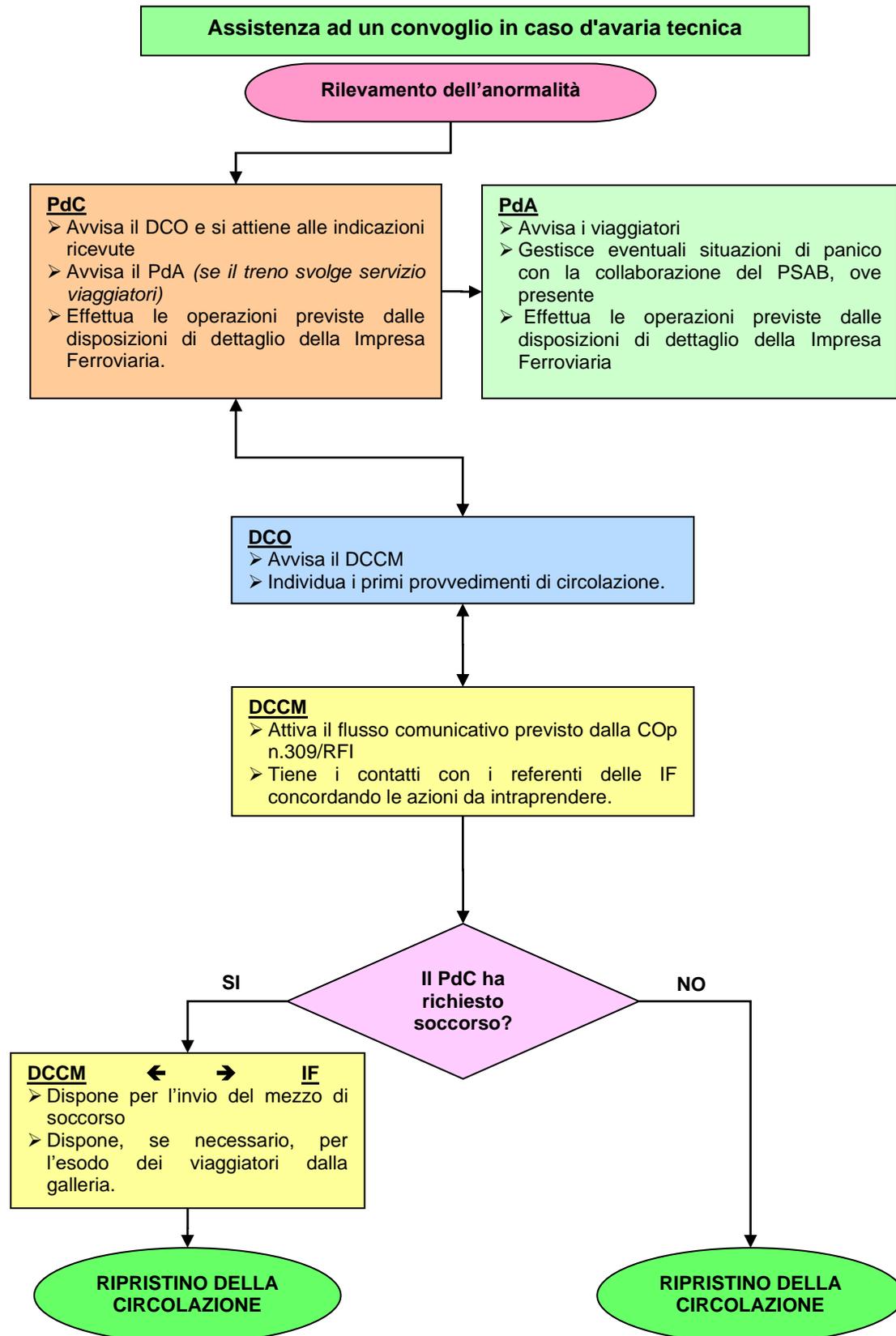
Il DCCM, se necessario, avvisa:

- il CEI per la costituzione e l'invio sul posto della squadra d'intervento (SdI);
- il RdG/RdS (o eventualmente il suo sostituto).

Il DCCM dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria, secondo la procedura di cui al paragrafo IV.5.3.

Il DCCM attiva il flusso comunicativo previsto dalla COp n.309/RFI e dispone per la comunicazione delle informazioni e degli eventuali provvedimenti adottati alla clientela in attesa nelle stazioni, tramite i preposti all'informazione al pubblico.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.



	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 34 di 46

IV.5.6 Incidente ad un treno merci con deragliamenti di uno o più rotabili

L'attuale Orario dei Treni non prevede Trasporto Merci nella linea ferroviaria oggetto del presente PEI; per eventuali trasporti, che eccezionalmente potrebbero essere effettuati, l'eventuale presenza di sostanze pericolose, in composizione al treno è nota al PdM attraverso i documenti di cui è in possesso (M18 o eventuale M 40).

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede, nelle linee in cui risulta attivo il GSM-R, all'invio del segnale di prudenza generalizzata e ad arrestare la circolazione avvalendosi dei dispositivi a sua disposizione. Il PdC inoltre provvede ad avvisare il DM/DCO. Il PdC provvede ad avvisare il DCO.

Il DCO avvisa il DCCM (ROE).

Se nell'incidente sono coinvolte anche delle persone o esistono particolari situazioni di pericolo, il ROE darà seguito al Soccorso Urgente. Nel caso in cui siano coinvolti soltanto i rotabili, si darà seguito al Soccorso Tecnico.

Il ROE avvisa:

- il CEI per la costituzione e l'invio sul posto della squadra d'intervento (SdI);
- il RdG/RdS (o eventualmente il suo sostituto),

e dispone per l'inoltro del carro soccorso e dei relativi tecnici RFI.

Il ROE tiene i contatti con i referenti delle IF concordando con questi le azioni da intraprendere per i treni indirettamente interessati e l'eventuale invio della locomotiva di soccorso.

Il ROE attiva il flusso comunicativo previsto dalla COP n.309/RFI e dispone per la comunicazione delle informazioni e degli eventuali provvedimenti adottati alla clientela in attesa nelle stazioni, tramite i preposti all'informazione al pubblico.

Il Soccorso Urgente, qualora attivato, avviene sotto il coordinamento del funzionario dei VV.F. (ROS).

Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

Durante le fasi del Soccorso Tecnico, il ROE valuterà, in accordo con i relativi Responsabili, quando non sarà più necessaria la presenza delle DTI degli Enti esterni eventualmente coinvolti.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

Incidente ad un treno merci con deragliamenti di uno o più rotabili

Rilevamento dell'anormalità

PdC

- Invia, ove attivo il GSM-R, il segnale di prudenza generalizzata.
- Avvisa il DCO e si attiene alle indicazioni ricevute.
- Effettua le operazioni previste dalle disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria.

DCO

- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Avvisa il DCCM.

DCCM (ROE)

- Avvisa il CEI per l'invio della Sdl e il RdG/RdS
- Dispone per l'inoltro del carro soccorso
- Attiva il flusso comunicativo previsto dalla COp n.309/RFI
- Tiene i contatti con i referenti delle IF concordando le azioni da intraprendere.

Vi sono persone da soccorrere o situazioni di pericolo?

SI
SOCCORSO URGENTE
 attuazione del PGE
 coordinato dai VV.F.

NO
SOCCORSO TECNICO
 coordinato da RFI

ROE

- Avvisa VV.F. ed altri Enti esterni
- Si mette a disposizione dei VV.F. (ROS) per coordinare le azioni delle Sdl di RFI

ROE/Referente RFI

- Avvisa VV.F. e altri Enti esterni, se necessario

ROE/Referente RFI

- Coadiuvare i VV.F. nelle operazioni di soccorso

Tecnici RFI

- Operazioni di soccorso
- Recupero rotabili
- Ripristino infrastruttura

VV.F.

- Operazioni di soccorso
- Al termine del Soccorso Urgente rimettono il coordinamento a RFI

RIPRISTINO DELLA CIRCOLAZIONE

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 36 di 46

IV.5.7 Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili

Rilevata l'anormalità, il PdC nelle linee in cui risulta attivo il GSM-R, all'invio del segnale di prudenza generalizzata e ad arrestare la circolazione avvalendosi dei dispositivi a sua disposizione. Il PdC inoltre provvede ad avvisare il DM/DCO e si coordina con il PdA.

Il PdA avvisa i viaggiatori dell'incidente e gestisce eventuali situazioni di panico.

In caso di necessità, il PdA può richiedere, ove presente, la collaborazione del PSAB.

Il DM/DCO avvisa il DCCM (ROE).

Il DM/DCO si interfaccia con il CI/CEI che provvede ad attivare le misure di sicurezza eventualmente presenti nella galleria, tra cui l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora, in corrispondenza del luogo dell'evento e delle altre aree occorrenti per il soccorso (uscite/accessi intermedi, Posto di Esodo, piazzali di emergenza, ecc.).

Il ROE darà subito seguito al Soccorso Urgente attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Il ROE avvisa:

- il CEI per la costituzione e l'invio sul posto della squadra d'intervento (SdI);
- il RdG/RdS (o eventualmente il suo sostituto),

e dispone per l'inoltro del carro soccorso e dei relativi tecnici RFI.

Il ROE dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria, secondo la procedura di cui al paragrafo IV.5.3.

Il ROE tiene i contatti con i referenti delle IF concordando con questi le azioni da intraprendere per i treni indirettamente interessati, l'eventuale invio della locomotiva di soccorso e l'individuazione del mezzo più idoneo per un eventuale trasbordo dei viaggiatori.

Il ROE attiva il flusso comunicativo previsto dalla COP n.309/RFI e dispone per la comunicazione delle informazioni e degli eventuali provvedimenti adottati alla clientela in attesa nelle stazioni, tramite i preposti all'informazione al pubblico.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del funzionario dei VV.F. (ROS).

Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

Durante le fasi del Soccorso Tecnico, il ROE valuterà, in accordo con i relativi Responsabili, quando non sarà più necessaria la presenza delle DTI degli Enti esterni.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

Incidente ad un treno passeggeri con deragliamenti di uno o più rotabili

Rilevamento dell'anormalità

PdC

- Invia, ove attivo il GSM-R, il segnale di prudenza generalizzata
- Avvisa il DCO e si attiene alle indicazioni ricevute
- Si coordina con il PdA
- Effettua le operazioni previste dalle disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria

PdA

- Avvisa i viaggiatori
- Gestisce eventuali situazioni di panico con la collaborazione del PSAB, ove presente
- Effettua le operazioni previste dalle disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria

DCO

- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Avvisa il DCCM

DCCM (ROE)

- Avvisa il CEI per l'invio della Sdl e il RdG/RdS
- Dispone per l'inoltro del carro soccorso
- Attiva il flusso comunicativo previsto dalla COp n.309/RFI
- Tiene i contatti con i referenti delle IF concordando le azioni da intraprendere

SOCCORSO URGENTE
attuazione del PGE
coordinato dai VV.F.

ROE

- Avvisa VV.F. ed altri Enti esterni
- Dispone per l'invio del mezzo di soccorso
- Dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria
- Si mette a disposizione dei VV.F. (ROS) per coordinare le azioni delle Sdl di RFI

SOCCORSO TECNICO
coordinato da RFI

ROE

- Avvisa VV.F. e altri Enti esterni, se necessario

ROE/Referente RFI

- Coadiuvava i VV.F. nelle operazioni di soccorso

Tecnici RFI

- Operazioni di soccorso
- Recupero rotabili
- Ripristino infrastruttura

VV.F.

- Operazioni di soccorso
- Al termine del Soccorso Urgente rimettono il coordinamento a RFI

RIPRISTINO DELLA CIRCOLAZIONE

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 38 di 46

IV.5.8 Principio d'incendio su di un treno merci fermo in galleria

L'attuale Orario dei Treni non prevede Trasporto Merci nella linea ferroviaria oggetto del presente PEI; per eventuali trasporti, che eccezionalmente potrebbero essere effettuati, l'eventuale presenza di sostanze pericolose, in composizione al treno è nota al PdM attraverso i documenti di cui è in possesso (M18 o eventuale M 40).

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede ad avvisare il DCO. Se possibile, porta il treno fuori dalla galleria o, in caso contrario, provvederà ad arrestare il treno prioritariamente in corrispondenza di una uscita/accesso(finestra) o di un posto attrezzato per l'esodo (ove presente).

Il PdC deve immobilizzare il convoglio e, per quanto possibile e di competenza, attivarsi con i mezzi a disposizione per contrastare il principio di incendio.

Il DCO prioritariamente adotta i pertinenti provvedimenti di esercizio, tra cui quelli relativi all'arresto per emergenza di cui al paragrafo IV.3 e avvisa il DCCM (ROE).

Il DM/DCO si interfaccia con il CI/CEI che provvede ad attivare le misure di sicurezza eventualmente presenti nella galleria, tra cui l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora e di controllo fumi, in corrispondenza del luogo dell'evento e delle altre aree occorrenti per il soccorso (uscite/accessi intermedi, Posto di Esodo, piazzali di emergenza, ecc.).

Se nell'incidente sono coinvolte anche delle persone, il ROE darà subito seguito al Soccorso Urgente, attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Qualora il PdC sia riuscito a domare il principio di incendio e nel caso in cui siano coinvolti soltanto i rotabili, in assenza di particolari situazioni di pericolo, il ROE darà seguito al Soccorso Tecnico.

Il ROE avvisa:

- il CEI per la costituzione e l'invio sul posto della squadra d'intervento (SdI);
- il RdG/RdS (o eventualmente il suo sostituto).

Il ROE tiene i contatti con i referenti delle IF concordando con questi le azioni da intraprendere per i treni indirettamente interessati e l'eventuale invio della locomotiva di soccorso.

Il ROE attiva il flusso comunicativo previsto dalla COp n.309/RFI e dispone per la comunicazione delle informazioni e degli eventuali provvedimenti adottati, alla clientela in attesa nelle stazioni, tramite i preposti all'informazione al pubblico.

Il Soccorso Urgente, qualora attivato, avviene sotto il coordinamento del funzionario dei VV.F. (ROS).

Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

Durante le fasi del Soccorso Tecnico, il ROE valuterà, in accordo con i relativi Responsabili, quando non sarà più necessaria la presenza delle DTI degli Enti esterni eventualmente coinvolti.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

Principio d'incendio su un treno merci fermo in galleria

Rilevamento dell'anormalità

PdC

- Avvisa il DCO
- Se possibile, porta il treno fuori dalla galleria altrimenti arresta il treno in corrispondenza di una uscita/accesso
- Si attiva per contrastare il principio d'incendio
- Effettua le operazioni previste dalle disposizioni di dettaglio della impresa ferroviaria

DCO

- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Avvisa il DCCM

DCCM (ROE)

- Avvisa il CEI per l'invio della Sdl e il RdG/RdS
- Attiva il flusso comunicativo previsto dalla COP n.309/RFI
- Tiene i contatti con i referenti delle IF concordando le azioni da intraprendere

Vi sono persone da soccorrere o situazioni di pericolo, con incendio attivo?

SI

NO

SOCCORSO URGENTE
attuazione del PGE
coordinato dai VV.F.

SOCCORSO TECNICO
coordinato da RFI

ROE

- Avvisa i VV.F. ed altri Enti esterni
- Si mette a disposizione dei VV.F. (ROS) per coordinare le azioni delle Sdl di RFI

ROE/Referente RFI

- Avvisa VV.F. e altri Enti esterni, se necessario
-

ROE/Referente RFI

- Coadiuvare i VV.F. nelle operazioni di soccorso.

Tecnici RFI

- Operazioni di soccorso
- Recupero rotabili
- Ripristino infrastruttura

VV.F.

- Operazioni di soccorso
- Al termine del Soccorso Urgente rimettono il coordinamento a RFI

RIPRISTINO DELLA CIRCOLAZIONE

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 40 di 46

IV.5.9 Principio d'incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede ad avvisare il DCO. Qualora l'anormalità sia rilevata dal PdA, quest'ultimo avvisa il PdC.

Se possibile, il PdC porta il treno fuori dalla galleria o, in caso contrario, provvederà ad arrestare il treno prioritariamente in corrispondenza di una uscita/accesso (finestra) o di un posto attrezzato per l'esodo (ove presente), e si coordina con il PdA.

Il PdT deve immobilizzare il convoglio e, per quanto possibile e di competenza, attivarsi con i mezzi a disposizione per contrastare il principio di incendio.

Il PdA avvisa i viaggiatori dell'incidente e gestisce eventuali situazioni di panico.

Il DCO prioritariamente adotta i pertinenti provvedimenti di esercizio, tra cui quelli relativi all'arresto per emergenza di cui al paragrafo IV.3 e avvisa il DCCM (ROE).

Il DM/DCO si interfaccia con il CI/CEI che provvede ad attivare le misure di sicurezza eventualmente presenti nella galleria, tra cui l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora, in corrispondenza del luogo dell'evento e delle altre aree occorrenti per il soccorso (uscite/accessi intermedi, Posto di Esodo, piazzali di emergenza, ecc.).

Il ROE darà subito seguito al Soccorso Urgente attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Il ROE avvisa:

- il CEI per la costituzione e l'invio sul posto della squadra d'intervento (SdI);
- il RdG/RdS (o eventualmente il suo sostituto).

Il ROE dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria secondo la procedura di cui al paragrafo IV.5.3.

Il ROE tiene i contatti con i referenti delle IF concordando con questi le azioni da intraprendere per i treni indirettamente interessati e per i mezzi di soccorso eventualmente da inviare.

Il ROE attiva il flusso comunicativo previsto dalla COp n.309/RFI e dispone per la comunicazione delle informazioni e degli eventuali provvedimenti adottati alla clientela in attesa nelle stazioni, tramite i preposti all'informazione al pubblico.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del funzionario dei VV.F. (ROS).

Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

Durante le fasi del Soccorso Tecnico, il ROE valuterà, in accordo con i relativi Responsabili, quando non sarà più necessaria la presenza delle DTI degli Enti esterni eventualmente coinvolti.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

Principio d'incendio su un treno passeggeri fermo in galleria

Rilevamento dell'anormalità

PdC

- Avvisa il DCO
- Se possibile, porta il treno fuori dalla galleria altrimenti arresta il treno in corrispondenza di una uscita/accesso Si coordina con il PdA
- Si attiva per contrastare il principio d'incendio
- Effettua le operazioni previste dalle disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria

PdA

- Avvisa il PdC
- Contrasta il principio di incendio anche con la collaborazione del PSAB, ove presente
- Avvisa i viaggiatori
- Gestisce eventuali situazioni di panico
- Effettua le operazioni previste dalle disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria

DCO

- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Avvisa il DCCM

DCCM (ROE)

- Avvisa il CEI per l'invio della SdI e il RdG/RdS
- Attiva il flusso comunicativo previsto dalla COp n.309/RFI
- Tiene i contatti con i referenti delle IF concordando le azioni da intraprendere

SOCCORSO URGENTE
attuazione del PGE
coordinato dai VV.F.

ROE

- Avvisa VV.F. ed altri Enti esterni
- Dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria
- Si mette a disposizione dei VV.F. (ROS) per coordinare le azioni delle SdI di RFI

SOCCORSO TECNICO
coordinato da RFI

ROE

- Avvisa VV.F. e altri Enti esterni, se necessario

ROE/Referente RFI

- Coadiuvava i VV.F. nelle operazioni di soccorso

Tecnici RFI

- Operazioni di soccorso
- Recupero rotabili
- Ripristino infrastruttura

VV.F.

- Operazioni di soccorso
- Al termine del Soccorso Urgente rimettono il coordinamento a RFI

RIPRISTINO DELLA CIRCOLAZIONE

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 42 di 46

IV.5.10 Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili

L'attuale Orario dei Treni non prevede Trasporto Merci nella linea ferroviaria oggetto del presente PEI; per eventuali trasporti, che eccezionalmente potrebbero essere effettuati, l'eventuale presenza di sostanze pericolose, in composizione al treno è nota al PdM attraverso i documenti di cui è in possesso (M18 o eventuale M 40).

Rilevata l'anormalità, il PdC provvede, nelle linee in cui risulta attivo il GSM-R, all'invio del segnale di prudenza generalizzata e ad arrestare la circolazione avvalendosi dei dispositivi a sua disposizione. Il PdC inoltre provvede ad avvisare il DCO, fornendo le indicazioni sulla tipologia della merce coinvolta (numero identificativo di pericolo e del codice ONU) ed il danno presunto dei relativi contenitori.

Il PdC deve mettersi in condizioni di sicurezza o, se è il caso, abbandonare la galleria servendosi delle vie di esodo più idonee ed attenersi scrupolosamente alle successive indicazioni date dal DCCM (ROE).

Il DCO prioritariamente adotta i pertinenti provvedimenti di esercizio e avvisa il ROE.

Il DM/DCO si interfaccia con il CI/CEI che provvede ad attivare le misure di sicurezza eventualmente presenti nella galleria, tra cui l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora, in corrispondenza del luogo dell'evento e delle altre aree occorrenti per il soccorso (uscite/accessi intermedi, Posto di Esodo, piazzali di emergenza, ecc.).

Il ROE darà subito seguito al Soccorso Urgente attuato con il concorso degli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Il ROE, avvalendosi del sistema informativo dedicato (PIC WEB, INFO MP), fornirà al PdC, al personale degli impianti ed eventualmente di linea, le informazioni in suo possesso in relazione alle merci trasportate.

Il ROE avvisa:

- il CEI per la costituzione e l'invio sul posto della squadra d'intervento (SdI);
- il RdG/RdS (o eventualmente il suo sostituto),

e dispone per l'inoltro del carro soccorso e dei relativi tecnici RFI.

Il ROE tiene i contatti con i referenti delle IF per acquisire ulteriori informazioni sulle merci coinvolte e chiedendo, eventualmente, a tal fine l'intervento sul posto del mittente e/o del destinatario del trasporto. Inoltre concorda con i referenti delle IF le azioni da intraprendere per i treni indirettamente interessati, l'eventuale invio della locomotiva di soccorso.

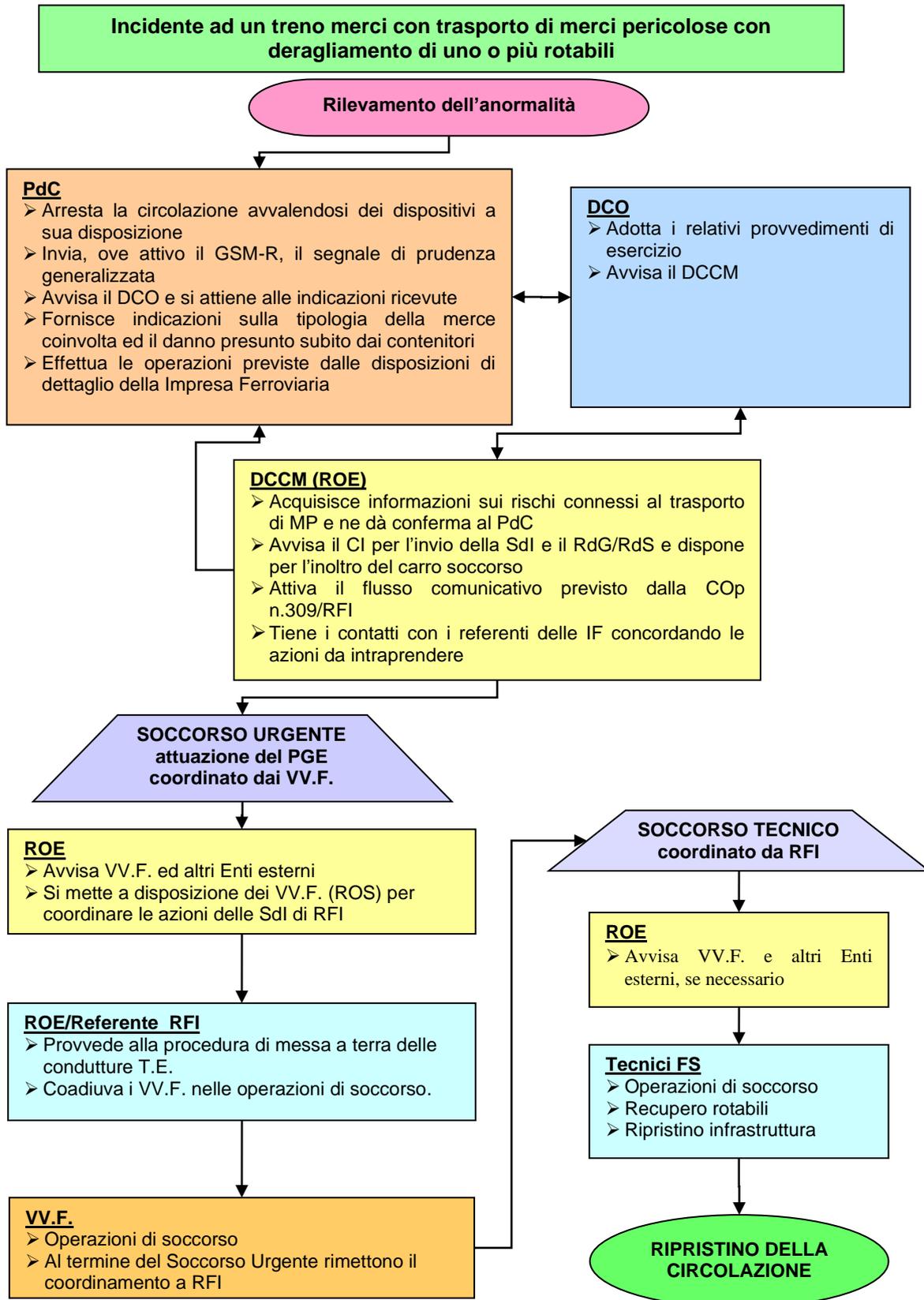
Il ROE attiva il flusso comunicativo previsto dalla COp n.309/RFI e dispone per la comunicazione delle informazioni e degli eventuali provvedimenti adottati alla clientela in attesa nelle stazioni, tramite i preposti all'informazione al pubblico.

Il Soccorso Urgente avviene sotto il coordinamento del funzionario dei VV.F. (ROS).

Sotto il coordinamento di RFI si eseguono le operazioni del Soccorso Tecnico, tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

Durante le fasi del Soccorso Tecnico, il ROE valuterà, in accordo con i relativi Responsabili, quando non sarà più necessaria la presenza delle DTI degli Enti esterni.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.



	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 44 di 46

IV.6 FORMAZIONE ED ESERCITAZIONI

Un piano di emergenza consta di un insieme di ipotesi, valutazioni e proiezioni circa ciò che potrebbe accadere nel corso di un evento incidentale. Per assicurare che tali indicazioni costituiscano un realistico ed efficace modello di comportamento, sono previste attività di formazione, informazione, addestramento e simulazione per il personale interessato nella gestione dell'emergenza. Tali attività consentono anche di procedere a una verifica del piano stesso.

IV.6.1 Formazione

Per il personale di RFI, in base alle funzioni e responsabilità di ciascuno, è garantita l'attività formativa, almeno nelle seguenti occasioni:

- inserimento del personale nel ruolo;
- redazione ed aggiornamento del PEI;
- eventualmente a seguito di esercitazioni.

Con riferimento alla COP n.273/RFI, la formazione al personale coinvolto nell'emergenza è erogata con periodicità annuale, con i seguenti contenuti minimi:

- il riepilogo del DM 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie";
- le procedure vigenti relative alla gestione delle anomalie rilevati o incidenti di servizio e la Procedura Operativa Direzionale di RFI (COP n.273 del 1/12/2010);
- la descrizione del PEI e del PGE della galleria;
- la circolazione e il miglioramento della sicurezza in galleria.

IV.6.2 Esercitazioni

Con riferimento alla COP n.273/RFI, il completamento della formazione per il personale potenzialmente coinvolto nella gestione dell'emergenza si realizza tramite la simulazione degli scenari previsti dal PEI mediante apposite esercitazioni, attuando quanto indicato al punto 8 dell'allegato IV del DM 28/10/2005.

Le esercitazioni sono funzionali al raggiungimento di molteplici obiettivi:

- verifica della completezza delle emergenze ipotizzate;
- verifica della adeguatezza delle risorse ipotizzate e/o predisposte;
- acquisizione di esperienza pratica (addestramento);
- identificazione di possibili punti di miglioramento del PEI.
- verifica dei tempi necessari per svolgere le attività di cui al paragrafo. IV.1.2.

IV.6.2.1 Criteri per lo svolgimento delle esercitazioni

Al fine di dare la possibilità al personale di RFI e di tutti gli Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza e nelle operazioni di soccorso, di familiarizzare con l'infrastruttura, saranno previsti diversi livelli di esercitazione. Le esercitazioni del PEI saranno effettuate annualmente contestualmente alla formazione prevista per il personale di RFI coinvolto.

Il grado di coinvolgimento degli agenti di RFI e del personale degli altri Enti coinvolti nelle operazioni di soccorso potrà di volta in volta variare in funzione dalle caratteristiche e obiettivi della specifica esercitazione. Eventualmente alcune delle esercitazioni potranno essere svolte mediante simulazioni d'aula, anche con l'ausilio di computer.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 45 di 46

Si indicano appresso i principali criteri da considerare nella definizione del programma delle esercitazioni.

- Per le gallerie o serie di gallerie di lunghezza inferiore a 5.000 m, devono essere svolte esercitazioni, con frequenza inferiore a due anni, costituite di volta in volta da:
- sopralluoghi in linea/galleria;
 - simulazioni di accesso alla galleria;
 - prove pratiche di funzionamento degli impianti di emergenza.

Nelle zone in cui varie gallerie sono situate in stretta vicinanza l'una dall'altra, l'esercitazione su scala reale sarà effettuata almeno in uno dei manufatti, variando galleria ad ogni esercitazione.

IV.7 AGGIORNAMENTO DEL PEI

Il PEI è soggetto a revisioni e aggiornamenti periodici in conseguenza a modifiche infrastrutturali e impiantistiche della galleria e/o organizzative aziendali.

Successivamente all'emanazione del PGE, il PEI deve recepire eventuali indicazioni dello stesso PGE, anche relativamente ai rapporti con gli Enti esterni a RFI (Prefettura, Protezione Civile, Imprese Ferroviarie, ecc).

La necessità di aggiornamento è connessa anche agli esiti delle esercitazioni.

Tutti gli aggiornamenti sono opportunamente registrati.

Ad ogni aggiornamento del PEI sarà data immediata diffusione agli Enti interessati, alle Imprese ferroviarie di trasporto e al personale preposto all'emergenza.

 RFI <small>RETE FERROVIARIA ITALIANA</small> <small>GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</small>	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie San Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Procedura	pagina 46 di 46

PARTE V

V.1 ESTRATTO

In coerenza con la COp 273/RFI, si è predisposto l'estratto del PEI, inserito nel Fascicolo Linea alla Sez.4.15

Linea	Denominazione galleria	Progressive		Lunghezza in metri	Uscite progressive (1) (2)	Ubicazione telefoni fissi (2)	Cavo fessurato si/no	Diffusione sonora si/no	Cadenzamento citofoni	Cadenzamento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito (2)	Ubicazione dei piani a raso (2)	Impianto idrico si/no
		dal km	al km											
Terni - Sulmona	S. Venanzio	80,075	81,093	1.018	80,648 (pozzo)	-	si	no	-	-	ogni 25 m.	-	81,150	no
	Corfinio	81,774	83,109	1.335	82,477 (pozzo)	81,774 (3)	si	no	-	-	ogni 25 m.	-	81,750	no
Terni - Sulmona	S. Angelo	216,739	217,895	1.156	-	-	si	no	-	-	ogni 30 m.	-	-	no
	Alveano	218,610	219,690	1.080	-	-	si	no	-	-	ogni 30 m.	-	-	no

(1) da intendersi eventuali finestre, pozzi, ecc. presenti lungo la galleria

(2) chilometrica FS

(3) esterno alla galleria

V.2 ALLEGATI

Si riporta di seguito un elenco di documenti da allegare al PEI, che si ritengono di particolare rilevanza per la gestione dell'emergenza:

1. Scheda per la registrazione degli aggiornamenti al PEI.
2. Scheda con i principali numeri telefonici interni ed esterni aRFI.
3. Corografia generale riportante le uscite/accessi alla galleria, con i collegamenti alla viabilità ordinaria e l'indicazione delle sedi degli Enti locali coinvolti nell'emergenza.
4. Piano schematico

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Gallerie S.Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 1	

PIANO DI EMERGENZA INTERNO GALLERIE

Galleria San Venanzio (1018m)
Galleria Corfinio (1335m)

ALLEGATO 1

**Scheda per la registrazione degli
aggiornamenti al PEI**

REV.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato RdG/RdS	Approvato DOIT
6	15/07/2022	Revisione	Cecere A - Bianco M.	Cardiello G. - Cardiello G.	Convertino E.

PIANO DI EMERGENZA INTERNO GALLERIE

Galleria San Venanzio (1018m)
Galleria Corfinio (1335m)

ALLEGATO 2

NUMERI DI TELEFONO PER L'EMERGENZA

REV.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato RdG/RdS	Approvato DOIT
6	15/07/2022	Revisione	Cecere A. - Bianco M.	Cardiello G. - Cardiello G.	Convertino E.

PRINCIPALI NUMERI TELEFONICI DI RIFERIMENTO

INTERNI	DCO Pescara	FS 926/782807 – 926/782808 GSMR 313/8095462 Telecom 0854282807 - 0854282808
	DCCM PESCARA	FS 926/782899 Telecom 0854282899
	CEI PESCARA	FS 926/782898 GSMR 313/8006160 Telecom 0854282898
	RDG / RDS	313/8006323
	Sostituto RDG / RDS	313/8011189
	ESTERNI	VIGILI DEL FUOCO
PRONTO SOCCORSO		118 Ospedale Sulmona PS 0864-499232 / 499266 Ospedale Popoli 085 9898312 / 085 9898222 / 085 9898241
CARABINIERI		112 Comando Provinciale 0862 313441/2
POLIZIA DI STATO		113 Comando Provinciale 0862 4301 Polfer (PE) 085428061
PREFETTURA DELL'AQUILA		0862/ 4381

PIANO DI EMERGENZA INTERNO GALLERIE

Galleria San Venanzio (1018m)
Galleria Corfinio (1335m)

ALLEGATO 3

COROGRAFIA GENERALE E PARTICOLARI DI ACCESSO ALLE GALLERIE

REV.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato RdG/RdS	Approvato DOIT
6	15/07/2022	Revisione	Cecere A - Bianco M.	Cardiello G. - Cardiello G.	Convertino E.

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 1 di 17

INDICE

1	IMBOCCO LATO SULMONA GALLERIA SAN VENANZIO	2
2	IMBOCCO LATO L'AQUILA GALLERIA SAN VENANZIO	5
3	ACCESSO INTERMEDIO GALLERIA SAN VENANZIO.....	8
4	IMBOCCO LATO SULMONA GALLERIA CORFINIO	11
5	IMBOCCO LATO L'AQUILA GALLERIA CORFINIO	14
6	ACCESSO INTERMEDIO GALLERIA CORFINIO.....	15

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 2 di 17

COROGRAFIA GENERALE E INFORMAZIONI ESSENZIALI SUGLI ACCESSI IN GALLERIA CON INDICAZIONI DI PERCORSO PER RAGGIUNGERE GLI ACCESSI STESSI TRAMITE LA VIABILITÀ ORDINARIA

1 IMBOCCO LATO SULMONA GALLERIA SAN VENANZIO

Itinerario 1

Percorrendo la SS 5, al km 168+700 svoltare a destra, percorrere Piazzale Sant’Onofrio per circa 350 m fino ad arrivare al PL del km 79+044 (Figura 1). Dal PL si può utilizzare la piattina per raggiungere l’imbocco della galleria al km 80+075.

L’area di sosta da considerare come punto di raccolta/area ammassamento mezzi e soccorritori è quella davanti al polo scolastico che si trova sulla destra appena superato il PL.



Figura 1 Area di ammassamento mezzi e soccorritori



Figura 2 Imbocco galleria San Venanzio lato Sulmona

Itinerario 2



Figura 3 Imbocco galleria San Venanzio lato Sulmona

Percorrendo la SS 5, al km 168+700 svoltare a destra, percorrere Piazzale Sant'Onofrio per circa 280 m, svoltare a sinistra (Figura 4). Percorrere la strada per circa 900 m fino a raggiungere un'area di

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 4 di 17

sosta (Figura 5). A questo punto percorrere il sentiero pedonale molto impervio per circa 100 m fino a raggiungere la linea ferroviaria, svoltare a sinistra percorrendo il sentiero pedonale di sicurezza, dopo circa 120 m si trova l'imbocco della galleria San Venanzio (lato Sulmona) (Figura 2).

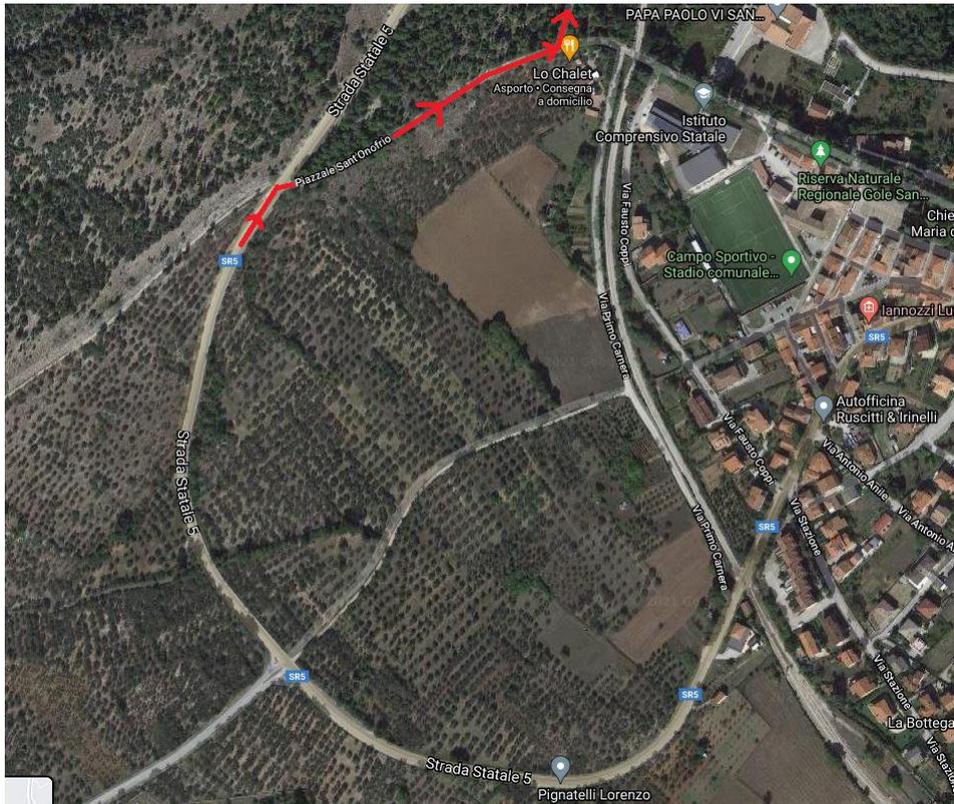


Figura 4 Svolta da SS 5 su Piazzale Sant'Onofrio



Figura 5 Percorso da via Carnera all'area di sosta

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 5 di 17

2 IMBOCCO LATO L'AQUILA GALLERIA SAN VENANZIO



Figura 6 Imbocco galleria San Venanzio lato L'Aquila

Da Raiano percorrere la SS 5 “Tiburtina Valeria” direzione Molina Aterno fino al km 166+250 dove sulla destra si trova l’ingresso della strada di accesso che porta all’imbocco della galleria (Figura 7). La strada con sottofondo breccioso è di larghezza tale da consentire un eventuale transito di autovetture e mezzi di soccorso (Figura 8).

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 6 di 17

Seguire la strada sino a raggiungere una piccola piazzola (Figura 9). Arrivati alla sede ferroviaria percorrendo lo stradello adiacente il binario per 100 m circa verso Sulmona si raggiunge l'imbocco della galleria S. Venanzio lato L'Aquila.

L'imbocco ha coordinate LAT: 42,113499 Long: 13,786137. (Figura 10).



Figura 7 Svolta sulla destra al km 166+250 sulla SS5

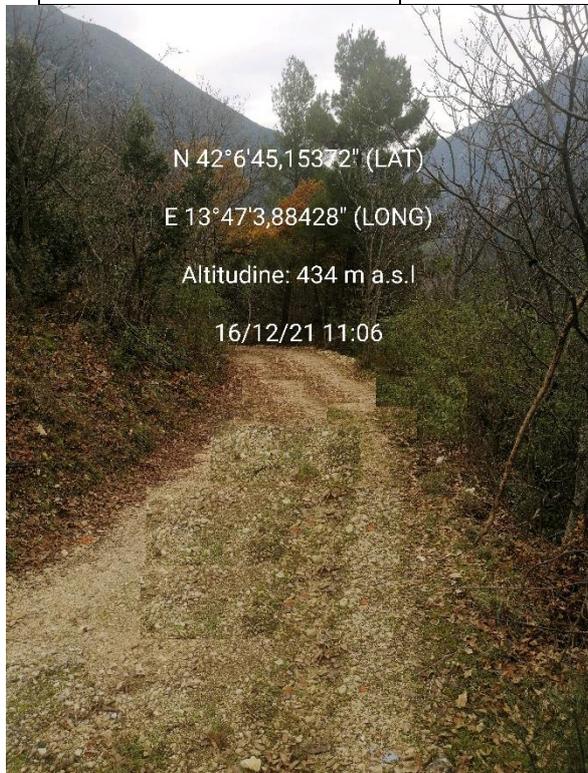


Figura 8 Strada con sottofondo breccioso per raggiungere la piazzola



Figura 9 Piazzola di arrivo



Figura 10 Imbocco galleria San Venanzio lato L'aquila

3 ACCESSO INTERMEDIO GALLERIA SAN VENANZIO

A metà galleria e precisamente al km 80+648 della linea ferroviaria, vi è una finestra per consentire l'accesso nella stessa (Figura 11). Al fine di limitare la pericolosità dell'area circostante la suddetta sono stati installati parapetti di protezione (Figura 12).

Tale accesso se utilizzato come via di esodo non è conforme ai requisiti di sicurezza previsti (Figura 13).



Figura 11 Accesso intermedio



Figura 12 Parapetti di protezione



Figura 13 Sentiero di esodo non conforme

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 11 di 17

4 IMBOCCO LATO SULMONA GALLERIA CORFINIO



Figura 14 Planimetria accesso imbocco galleria Corfinio lato Sulmona

L'accesso lato Sulmona della galleria Corfinio è raggiungibile percorrendo la SS 5 fino al km 165+200. Se si prosegue in direzione Molina svoltare a destra (Figura 15) dove si troverà un cancello ferroviario (Figura 16). Dopo circa 350 m si troverà una piazzola di sosta che permette l'accesso alla sede ferroviaria (Figura 17) e quindi all'imbocco della galleria (Figura 18).

Coord.: LAT 42,116446 LON 13,779803.



Figura 15 Svolta a destra da SS 5



Figura 16 Accesso carrabile

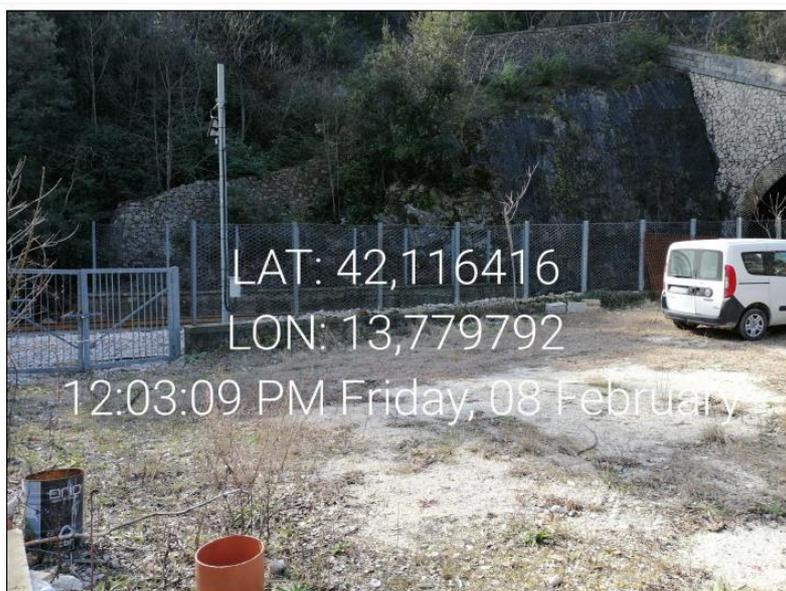


Figura 17 Piazzola di sosta

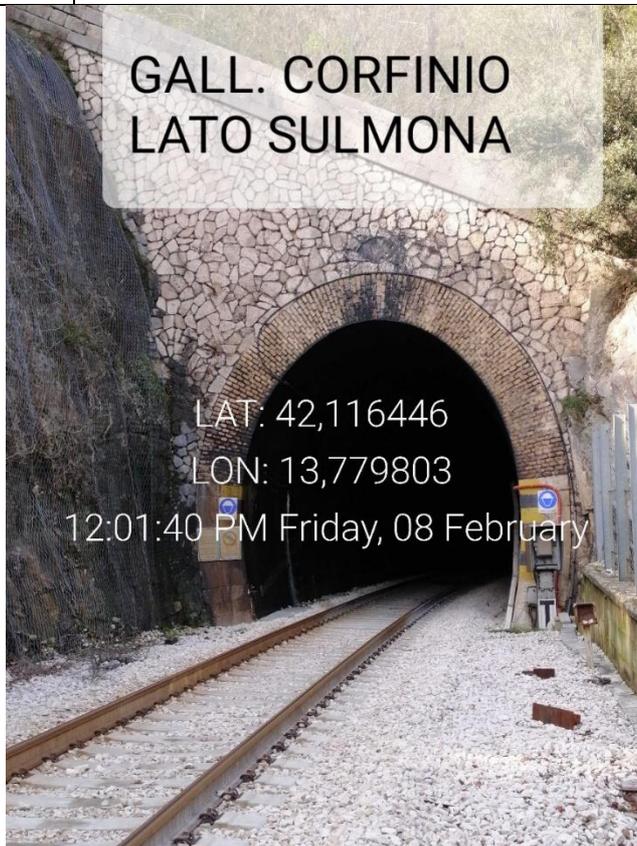


Figura 18 Imbocco galleria Corfinio lato Sulmona

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 14 di 17

5 IMBOCCO LATO L'AQUILA GALLERIA CORFINIO



Figura 19 Planimetria imbocco lato L'Aquila galleria Corfinio

Al km 164+000 circa della SS 5, percorrendola da Raiano verso Molina, sulla sinistra si troverà un ponte ferroviario (km 83+128) (Figura 20). Passando sotto il ponte si può percorrere un sentiero pedonale che porterà alla sede ferroviaria. L'imbocco della galleria si troverà a circa 100 m verso Sulmona (Figura 21).

LAT 42,126421 LON 13,770253



Figura 20 Ponte ferroviario al km 162+000 della SS5

	PIANO DI EMERGENZA INTERNO Galleria S. Venanzio e Corfinio	
RFI DOIT AN UT PE	Allegato 3	pagina 15 di 17



Figura 21 Imbocco galleria Corfinio lato L'aquila

6 ACCESSO INTERMEDIO GALLERIA CORFINIO

A metà galleria e precisamente al km 82+477 della linea ferroviaria, vi è una finestra per consentire l'accesso nella stessa (Figura 22). Al fine di limitare la pericolosità dell'area, circostante la suddetta, sono stati installati parapetti di protezione e rete paramassi.

Tale accesso se utilizzato come via di esodo non è conforme ai requisiti di sicurezza previsti.



Figura 22 Accesso intermedio

PIANO DI EMERGENZA INTERNO GALLERIE

Galleria San Venanzio (1018m)
Galleria Corfinio (1335m)

ALLEGATO 4

PIANO SCHEMATICO

REV.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato RdS/RdS	Approvato DOIT
6	15/07/2022	Revisione	Cecere A. - Bianco M. <i>[Signature]</i>	Mardiello G. - Ciardiello G. <i>[Signature]</i>	Convertino E. <i>[Signature]</i>

