



***PREFETTURA DELL'AQUILA***

***PIANI DI EMERGENZA E SOCCORSO***

***GALLERIE FERROVIARIE***

***“SAN VENANZIO”***

***“CORFINIO”***

***LINEA SULMONA-TERNI***

**ALLEGATO 6**

**Documentazione Direzione Regionale Trenitalia**

**Marzo 2022**

**Da:** dir.regionale.abruzzo@cert.trenitalia.it  
**Inviato:** giovedì 3 marzo 2022 10:44  
**A:** protcivile.prefaq@pec.interno.it; protcivile.pref\_laquila@interno.it  
**Oggetto:** PIANO DI EMERGENZA E SOCCORSO GALLERIE FERROVIARIE DELLA LINEA SULMONA-TERNI

**Priorità:** Alta



Spett.le **Prefettura de l'Aquila**,

segue l'elenco delle comunicazioni richieste nei vari scenari di cui l'oggetto:

**1. Scenario C (sosta prolungata), tempo di intervento del locomotore di soccorso e le sue caratteristiche tecniche**

I tempi di intervento del locomotore di soccorso sono disciplinati da apposite disposizioni, in particolare per la DR Abruzzo e per la linea Sulmona - L'Aquila - Terni il locomotore designato è del tipo diesel "D345", che dovrà essere pronto a partire secondo i tempi che seguono:

- 30' dalla richiesta in orario di servizio commerciale
- 60' dalla richiesta al di fuori dell'orario di servizio commerciale

I tempi sono al netto:

- del tempo di preriscaldamento del locomotore nella fascia 23 – 7, orario di chiusura dell'Impianto (45')

**2. Scenario B (treno deragliato), le procedure previste per l'evacuazione dei passeggeri a bordo treno ed in particolare per anziani, bambini e disabili**

Le procedure, previste da apposite disposizioni, sono oggetto di formazione continua al Personale dei Treni. Nel caso specifico la procedura prevede:

L'evacuazione dei viaggiatori dal treno fermo in galleria e successivo esodo dalla stessa devono essere attuati solo in presenza di eventi eccezionali, tali da rendere la permanenza a bordo o il trasbordo su altro convoglio rischiosi per la sicurezza delle persone.

Per l'evacuazione/esodo, salvo il caso di imminente pericolo, deve essere preventivamente acquisita dal DM/ DCO (con comunicazione registrata), la conferma del blocco della circolazione sul binario attiguo o del binario della galleria a fianco nel caso di gallerie a singola canna con by pass fra le stesse.

In ogni caso, in caso di necessità di evacuazione/esodo, il PdC/PdA (d'intesa fra loro) lo comunicano al DM/DCO, e questi provvede a mettere in atto le misure di sicurezza di competenza.

Prima di effettuare gli annunci alla clientela sulla necessità di abbandonare il treno, il PdA provvederà ad individuare le vie di esodo dalla galleria più favorevoli (imbocchi, PdE, PES, by pass tra le gallerie a singola canna nelle linee a doppio binario, uscita/accesso intermedia), avvalendosi per l'individuazione dei cartelli segnaletici (ove presenti) e se del caso delle informazioni che può fornire il DM/DCO e/o il PdC.

L'avviso di abbandonare il treno ai viaggiatori deve essere diffuso, tranne situazioni eccezionali di imminente pericolo, dopo conferma del DM/DCO al PdC/PdA dell'arresto della circolazione sul binario attiguo.

Il consenso apertura porte (nei treni ove presente) sarà attivato dal PdC d'intesa con il PdA oppure concesso dal PdA stesso in maniera locale se più opportuno in base all'evento, solo dopo aver acquisito la conferma da parte del DM/DCO del blocco della circolazione sul binario attiguo o della galleria affiancata in caso di utilizzo by pass fra gallerie a singola canna.

Nella fase successiva tutto il personale di servizio presente sul treno (compreso quello addetto ai servizi di ristorazione e pulizia) collaborerà con il PdA nell'assistenza ai viaggiatori, facilitandone l'evacuazione dal treno e l'esodo attraverso le vie di esodo precedentemente individuate.

L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie ad indirizzare la clientela verso un percorso che privilegi la minor distanza dalle uscite di sicurezza e/o dai punti di ricovero indicate dalla segnaletica presente nella galleria.

In presenza di fumo o di incendio, i passeggeri devono essere indirizzati verso la direzione più agevolmente percorribile, indipendentemente dalla distanza delle uscite di emergenza.

Il PdA deve informare il DM/ DCO della via d'esodo prescelta in modo che possano essere indirizzate le squadre di soccorso.

Raggiunto l'esterno della galleria, i viaggiatori riceveranno l'assistenza delle squadre di soccorso di RFI e degli Enti esterni intervenuti.

### **Soccorso ai viaggiatori a ridotta mobilità (PRM)**

Il PdA deve comunicare al DM/DCO la presenza sul treno di PRM, comunicando tutte le informazioni che possono essere utili per accelerare l'intervento.

In caso di necessità per una eventuale evacuazione dal treno ed esodo dalla galleria dei suddetti passeggeri, il PdA deve richiedere collaborazione ed assistenza a tutto il personale di servizio presente sul treno e, ove presente, al personale delle squadre di soccorso, degli altri Enti esterni intervenuti, di RFI e a volontari fra i viaggiatori.

- 3. Scenario A (incendio a bordo treno), vorrà trasmettere copia del piano di emergenza per il personale viaggiante del gestore per verificarne il coordinamento con PEI e PES, indicando le procedure per l'esodo spontaneo e per l'assistenza delle persone che non sono in grado di allontanarsi da sole dal treno**

### **Principio di incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria (estratto del Fascicolo Linea 107 del Gestore dell'Infrastruttura)**

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

Il PdC porta, se possibile, il treno fuori della galleria e si coordina con il PdA. Il PdC deve immobilizzare il convoglio e, per quanto possibile e di competenza, attivarsi con i mezzi a disposizione per contrastare il principio d'incendio in collaborazione con il PdA.

Il PdA avvisa i viaggiatori e gestisce eventuali situazioni di panico. Il PdC con il PdA effettuano le operazioni previste dalle Disposizioni di dettaglio della Impresa Ferroviaria.

Il DCO avvisa il DCCM e adotta i relativi provvedimenti di esercizio.

Il DCCM dispone, se necessario, per l'esodo dei passeggeri dalla galleria, secondo quanto previsto dalle disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura:

L'esodo da un treno fermo in galleria, salvo il caso di imminente pericolo, deve essere autorizzato dal DCCM previa conferma del DCO di avvenuto arresto della circolazione in galleria.

#### Durante la fase decisionale:

- salvo il caso di imminente pericolo il Personale di Condotta (PdC), il Personale di Accompagnamento (PdA) e, se presente, il Personale dei Servizi di Assistenza a Bordo (PSAB) si asterranno da diffondere informazioni circa l'eventualità di abbandonare il treno, così da evitare l'insorgere di situazioni di panico che possono spingere i passeggeri ad abbandonare intempestivamente le vetture e occupare la sede ferroviaria con la circolazione dei treni in atto;
- PdC e PdA, attraverso la segnaletica di emergenza, individueranno l'imbocco più favorevole che comunicheranno al DCCM, per il tramite del DCO, in modo che questi possa indirizzarvi i soccorsi. In caso di fumo o di incendio la scelta cadrà comunque sul percorso più agevole, indipendentemente dalla distanza dall'imbocco;
- il PdA informerà il DCCM, per il tramite del DCO, dell'eventuale presenza a bordo di passeggeri con disabilità o mobilità ridotta;
- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, quantificherà il numero di passeggeri presenti, per dare successivamente conferma dell'avvenuto completo sgombero;

- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, gestirà eventuali situazioni di panico e darà assistenza ai passeggeri.

Una volta dato l'ordine di esodo:

- il DCCM indirizza i VVF e gli altri Enti esterni all'uscita (imbocco o uscita di emergenza) che il Personale del Treno (PdT) gli avrà indicato;
- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, darà le necessarie istruzioni ai passeggeri, come riportato nel seguente punto 4, guidandoli e facilitandone l'esodo attraverso le vie di fuga precedentemente individuate;
- il PdA, con la collaborazione del PSAB, se presente, aiuterà durante le operazioni di esodo i passeggeri con disabilità o mobilità ridotta;
- l'esodo ordinato deve normalmente prevedere l'evacuazione di una vettura per volta, iniziando da quelle più a rischio;
- il DCCM valuterà, in funzione dello scenario incidentale e della posizione del treno rispetto allo sviluppo della galleria, la possibilità di intervenire con mezzi d'opera della manutenzione per facilitare l'esodo;
- la Squadra per l'Intervento di RFI (SdI) coadiuverà il PdA nell'assistenza ai passeggeri;
- il PdT si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i passeggeri abbiano abbandonato il treno ed alla fine dell'operazione di evacuazione, ne informerà il DCCM per il tramite del DCO.

**4) Documentazione circa le dotazioni a bordo treno presenti: lampade portatili, mascherine antifumo, mantelline termiche, estintori antincendio (tipo numero e capacità estinguente), cassette di pronto soccorso, dettagliando le modalità di corretta informazione dei passeggeri su cosa fare in caso di emergenza, ed il sistema di comunicazione tra il personale RFI, il personale viaggiante ed i VVF.**

A bordo treno sono presenti:

- Estintori: n. 5 a schiuma per la tipologia di mezzo ATR 220, e n. 3 a polvere per la tipologia di mezzo ALn 668
- cassette di pronto soccorso. N. 2 contenente quanto previsto dal DM 388
- lampade portatili. N. 1 in dotazione al PdA e n. 1 in dotazione al PdC
- informazione ai passeggeri tramite cartellonistica a bordo treno

in tutte le cabine di guida è presente un apparato GSM-R, dotato di relativa sim card, che permette la comunicazione con il Gestore dell'Infrastruttura.

Saluti

Trenitalia S.p.a.

Direzione Regionale Abruzzo

Segreteria

Via E. Ferrari - 65124 Pescara

c/o staz. Pescara C.le

*Rispetta l'ambiente: se non è necessario, non stampare questa mail*





# DEIF n° 21.2

del 03 marzo 2021

In vigore dalle ore 00.01 del 31/03/2021

## DISPOSIZIONI PER IL PDC ED IL PDA IN CASO DI INCONVENIENTE DI ESERCIZIO IN GALLERIA

Annulla e sostituisce	Integra/Recepisce
<ul style="list-style-type: none"> <li>DEIF 21.1 del 31/05/2012</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DE RFI N° 18 del 30.11.09: "Procedura per l'arresto dei treni in emergenza sulle linee in galleria con PdE"</li> <li>DE RFI n° 16/2019-17/2020</li> </ul>
Le modifiche rispetto alla DEIF 21.1 sono riportate a margine col simbolo	

### INDICE

<b>1.</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>2</b>
<b>3.</b>	<b>RUOLI E RESPONSABILITÀ DEL PDC E DEL PDA</b>	<b>3</b>
3.1	COMPITI DEL PDC	4
3.2	COMPITI DEL PDA	5
3.3	EVACUAZIONE DAL TRENO ED ESODO DEI VIAGGIATORI DALLA GALLERIA	6
3.4	SOCCORSO AI VIAGGIATORI A RIDOTTA MOBILITÀ (PRM)	7
<b>4.</b>	<b>DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI</b>	<b>9</b>
<b>5.</b>	<b>DISTRIBUZIONE</b>	<b>9</b>
	<b>ALLEGATI - DIAGRAMMI DI FLUSSO PER I 7 SCENARI INCIDENTALI</b>	<b>11</b>
ALL. 1A	ASSISTENZA AD UN CONVOGLIO IN CASO DI AVARIA TECNICA AL MEZZO DI TRAZIONE	12
ALL. 1B	ASSISTENZA AD UN CONVOGLIO IN CASO DI AVARIA TECNICA AL MATERIALE TRAINATO	13
ALL. 2	INCIDENTE AD UN TRENO MERCI CON DERAGLIAMENTO DI UNO O PIÙ ROTABILI	14
ALL. 3	INCIDENTE AD UN TRENO PASSEGGERI CON DERAGLIAMENTO DI UNO O PIÙ ROTABILI	14
ALL. 4	PRINCIPIO DI INCENDIO SU DI UN TRENO MERCI FERMO IN GALLERIA	15
ALL. 5A	PRINCIPIO DI INCENDIO SU DI UN TRENO PASSEGGERI FERMO IN GALLERIA (INCENDIO AL MEZZO DI TRAZIONE)	16
ALL. 5B	PRINCIPIO DI INCENDIO SU DI UN TRENO PASSEGGERI FERMO IN GALLERIA (INCENDIO AL MATERIALE TRAINATO)	18
ALL. 6	INCIDENTE AD UN TRENO MERCI ADIBITO AL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE, CON DERAGLIAMENTO DI UNO O PIÙ ROTABILI	20
ALL. 7	INCIDENTE AD UN TRENO MERCI ADIBITO AL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE, ED UN TRENO PASSEGGERI, CON PRINCIPIO DI INCENDIO	20

## 1. PREMESSA

Le presenti disposizioni indicano ruoli e responsabilità del PdC e PdA nel caso di un'emergenza in galleria, con particolare riferimento alle modalità per l'assistenza ai viaggiatori.

Il documento fa riferimento ai 7 macro-scenari incidentali previsti dalle "Linea guida per la redazione del piano di emergenza interno (PEI)" di RFI.

Le presenti disposizioni integrano norme e disposizioni vigenti in materia.

## 2. INTRODUZIONE

**2.1** Le presenti disposizioni sono rivolte al personale che opera sui treni, al fine di assicurare in caso di emergenza operazioni di soccorso omogenee e coordinate; devono essere osservate in tutte le gallerie della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Le gallerie per le quali è attivo il relativo PEI sono riportate su un apposito quadro del relativo Fascicolo Linea/Fascicolo Orario che ne specifica le caratteristiche di attrezzaggio e di sicurezza e ne riporta eventuali integrazioni comportamentali in coerenza alle presenti disposizioni.

Il PEI coinvolge tutti gli operatori di terra e di bordo (PdC e PdA), operatori della Circolazione e della Manutenzione Infrastruttura di RFI, e si propone di pianificare e coordinare le fasi operative di segnalazione dell'evento e di organizzazione dell'intervento nel caso in cui si verifichi, all'interno di una galleria, uno dei 7 possibili macro-scenari incidentali seguenti:

1. *Assistenza a treno in caso di avaria tecnica:*
  - 1.1 *al mezzo di trazione,*
  - 1.2 *al materiale trainato.*
2. *Incidente a treno merci con deragliamento di uno o più rotabili.*
3. *Incidente a treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili.*
4. *Principio d'incendio su treno merci fermo in galleria.*
5. *Principio d'incendio su treno passeggeri fermo in galleria:*
  - 5.1 *al mezzo di trazione,*
  - 5.2 *al materiale trainato.*
6. *Incidente a treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili.*
7. *Incidente a treno merci con trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri con principio d'incendio.*

Le presenti disposizioni:

- integrano normativa e disposizioni in vigore in materia, che mantengono inalterato il loro valore;
- riportano le disposizioni di emergenza per PdC e PdA contenute nei PEI, arricchite di alcune indicazioni specifiche finalizzate ad una tempestiva ed efficace assistenza ai passeggeri, nonché ad un efficace coordinamento tra PdC e PdA;
- non contengono indicazioni per l'interfaccia di PdC e PdA con eventuali Enti esterni (VVF, 118 Emergenza sanitaria, ecc.), in quanto tale attività è di competenza degli operatori di RFI;

- devono essere conosciute e osservate da parte di PdC e PdA; non è invece indispensabile da parte degli stessi la conoscenza specifica dei singoli PEI, che potranno essere consultati a fini informativi e di approfondimento.

## 2.2 Punti di Evacuazione e Soccorso

Le presenti disposizioni recepiscono altresì l'istituzione dei PES introdotti dalla DE RFI 16/2019, così come successivamente integrata dalla DE RFI 17/2020.

I **Punti di Evacuazione e Soccorso** sono aree definite, all'interno o all'esterno di determinate gallerie, in cui le squadre di emergenza possono utilizzare le attrezzature antincendio e i passeggeri e il personale possono abbandonare il treno.

## 3. RUOLI E RESPONSABILITÀ DEL PdC E DEL PdA

Il PdC e il PdA, al verificarsi di uno dei sette scenari incidentali previsti, si atterrà alle disposizioni al seguito e di quelle contenute nel relativo Diagramma di Flusso, che indica in maniera chiara ed immediata la sequenza delle operazioni di soccorso.

Ciascuno dei sette Diagrammi di Flusso comprende:

- ruoli e responsabilità del PdC e del PdA;
- indicazioni per l'assistenza ai passeggeri;
- modalità per l'evacuazione del convoglio (se necessario);
- modalità di interfaccia fra PdC, PdA ed operatori di RFI.

Nell'espletamento delle proprie mansioni il PdC e il PdA si servirà delle apposite attrezzature di emergenza di terra e di bordo. Le attrezzature di emergenza di terra sono riportate in apposito quadro del Fascicolo Linea/Fascicolo Orario.

Nei casi in cui risulta a repentaglio la sicurezza dell'esercizio (es. svio, ingombro del binario, ecc.) ove disponibile, il PdC/PdA dovrà inviare la chiamata di emergenza della rete GSM-R e mettere in atto le altre misure previste dalla normativa vigente; diversamente si dovrà invece tener conto che l'emissione di tale segnale provoca la riduzione di velocità e l'arresto degli altri treni in circolazione in galleria che è da evitare in presenza di incendi.

Al manifestarsi dell'evento, l'agente dell'equipaggio (PdC/PdA) che per primo ne viene a conoscenza, comunica al DM/DCO dopo essersi qualificato, quante più informazioni sono in suo possesso sull'evento in corso:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama,
- i dati identificativi del proprio treno (numero, tipo, composizione, massa, ecc.),
- la posizione del treno (località, progressiva km, ingresso più vicino praticabile della galleria, denominazione PdE, denominazione PES, numero nicchia, Pr. Km by pass fra gallerie a singola canna, ecc.),
- il tipo di evento incidentale, con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, altri treni coinvolti, ecc.
- il numero stimato delle persone trasportate,
- le conseguenze dell'evento e una eventuale prima valutazione del numero dei viaggiatori rimasti feriti nell'incidente,

- l'eventuale ingombro della sagoma del binario attiguo,
- l'eventuale necessità di disalimentare la linea di contatto rispetto alla nuova sagoma che si è venuta a determinare a seguito dell'eventuale deragliamento,
- 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,
- l'eventuale preavviso di richiesta locomotiva di soccorso,
- l'eventuale necessità del carro soccorso.

Di norma, in relazione a quanto di seguito descritto, e nelle condizioni di treno fermo, i contatti successivi con il DM/DCO saranno tenuti dal Capotreno o da chi ne fa le veci. In base alla comunicazione ricevuta, il DM/DCO contattato si attiverà in relazione all'evento secondo le disposizioni previste dal PEI, ove esistente, e si adopererà a mantenere i contatti con l'equipaggio in relazione alle necessità.

Si sottolinea l'importanza di fornire una puntuale informativa sullo scenario in essere e sulla sua evoluzione in quanto il DM/DCO, una volta contattato, attiva un'organizzazione di soccorso complessa con il coinvolgimento di operatori interni e di Enti esterni (VVF, 118 Emergenza sanitaria, ecc.), organizzazione che può essere molto diversa in funzione dello scenario di riferimento delineato dal PdC e PdA.

L'efficacia delle attività di soccorso è dunque condizionata da un esauriente e puntuale flusso informativo tra operatori di bordo e di terra.

Solo per la linea "Firenze-Bologna AC/AV tratta Firenze Castello - PdE Savena" caratterizzata da presenza di Posti d'Esodo (PdE) appositamente attrezzati anche all'interno delle gallerie e della funzione ERTMS/ETCS L2 di "Revoca Coordinata MA" attivabile dal DCO per assicurare l'ottimizzazione del punto di fermata dei treni rispetto ai PdE, all'insorgere di emergenza a bordo che a parere del PdC comporti la necessità di arrestare il treno, il PdC deve mettersi immediatamente in comunicazione con il DCO richiedendo che venga disposto comunque l'arresto del treno e specificando, anche sulla base delle indicazioni ricevute dal PdA per anomalie da questi rilevate, se l'arresto stesso possa avvenire in corrispondenza di un PdE ubicato all'esterno della galleria, oppure se debba essere arrestato al primo PdE utile individuato dal sistema.

\*\* \*\* \*

Fermo restando quanto previsto dalla normativa che disciplina l'autorità del Capotreno e la dipendenza funzionale del PdC dal PdA in tema di assistenza ai viaggiatori, sono previsti in particolare i seguenti compiti per il PdC e il PdA.

### 3.1 Compiti del PdC

- a) Qualora rilevi una qualsiasi anomalia al proprio convoglio che possa far presumere l'eventuale impossibilità a proseguire la marcia, deve provvedere all'arresto del treno possibilmente prima di inoltrarsi in galleria.
- b) Se l'anomalia si manifesta con il treno già in galleria deve, attivando tutto quanto è nelle sue possibilità, non fermare il treno cercando di proseguire la corsa fino all'uscita, altrimenti arrestando il treno in corrispondenza di una uscita/accesso o di un posto attrezzato per l'esodo PdE/PES (dove presenti) salvo che non si tratti



di evento che ne imponga l'immediato arresto (carico sporgente, deragliamento, urto, asse bloccato, ecc.).

- c) Sulla linea AC/AV "Firenze – Bologna – tratta Firenze Castello PdE Savena", in relazione alle caratteristiche in precedenza richiamate, all'insorgere di emergenza a bordo che, a parere del PdC, comporti la necessità di arrestare il treno, il PdC stesso deve mettersi immediatamente in comunicazione con il DCO richiedendo che venga disposto l'arresto del treno e specificando, anche sulla base delle indicazioni ricevute dal PdA per anomalie da questi rilevate, se l'arresto stesso possa avvenire in corrispondenza di un PdE ubicato all'esterno della galleria, oppure se debba essere arrestato al primo PdE utile individuato dal sistema. Il DCO, ricevuta la richiesta, deve rimanere in contatto continuo con il PdC, adottare le procedure di competenza per l'arresto del treno, ed informare il PdC dell'esecuzione dell'operazione. Qualora per sopraggiunte necessità il treno non possa raggiungere il punto di fermata stabilito, ovvero il tipo di emergenza richiede l'arresto immediato del treno stesso, il PdC deve arrestare di iniziativa il convoglio in corrispondenza del primo PdE possibile riducendo opportunamente la velocità, avvalendosi dei cippi chilometrici, dei segnali di PdE, delle indicazioni in orario e delle specifiche indicazioni presenti a bordo per l'individuazione dei PdE.

Nel caso particolare di anomalie che determinano l'arresto del treno in emergenza non in corrispondenza di un PdE, il PdC deve dare immediata comunicazione al DCO.

In ogni caso, a seguito della fermata, se necessario, il PdC potrà utilizzare di propria iniziativa il modo Reversing al fine di posizionare correttamente il convoglio in corrispondenza di un PdE o, nei casi che lo consentono, per retrocedere fino al PdE precedente.

- d) In caso di incendio deve disalimentare la condotta servizi elettrici di treno (es.: REC) e, per quanto possibile, disattivare le apparecchiature di ventilazione/climatizzazione che potrebbero alimentare l'incendio.
- e) In relazione all'inconveniente specifico si attiva in base alla vigente normativa di esercizio.
- f) Nel caso in cui il convoglio non possa essere movimentato collabora con il PdA e fornisce allo stesso le informazioni in suo possesso, al fine di una tempestiva comunicazione alla clientela.
- g) Adotta, anche in collaborazione con il PdA per quanto di competenza di quest'ultimo, i provvedimenti necessari per la sicurezza della circolazione, quali l'immobilizzazione del materiale, la retrocessione, ecc.
- h) Dopo avere svolto le operazioni richieste dalla normativa collabora con il PdA per le operazioni di primo intervento (spegnimento di principi d'incendio sul materiale trainato, eventuale trasbordo dei passeggeri, ecc.).
- i) Attiva, d'intesa con il PdA, il consenso apertura porte (nei treni ove è presente) per l'eventuale esodo dei passeggeri, solo dopo aver acquisito la conferma da parte del DM/DCO del blocco della circolazione sul binario attiguo (ved. Punto 3.3).

### 3.2 Compiti del PdA

- a) Con la collaborazione del PdC valuta lo scenario incidentale e adotta i provvedimenti necessari per la sicurezza della circolazione, quali ad esempio: l'immobilizzazione del materiale, la retrocessione, lo spegnimento di eventuali principi di incendio, il trasbordo e/o il soccorso ai passeggeri, ecc.
- b) Provvede alla protezione del treno qualora questo sia fuori sagoma o vi sia un ostacolo sul binario attiguo.
- c) Mantiene i collegamenti con le strutture competenti e, sulla base delle informazioni raccolte anche presso il PdC, tiene costantemente informati i passeggeri sui provvedimenti che devono essere adottati e sulle previsioni di proseguimento.
- d) Vieta ai passeggeri l'uso di apparecchiature GSM, motivandone la richiesta.
- e) Cura l'assistenza ai passeggeri, adoperandosi al meglio per gestire eventuali situazioni di difficoltà o di panico.
- f) Nei casi in cui sia necessario procedere, a treno fermo, all'evacuazione e/o al trasbordo dei passeggeri (ved. Punto 3.3):
  - comunica al PdC ed al DM/ DCO il numero di persone presenti sul convoglio evidenziando eventuali situazioni particolari (es. presenza di persone a ridotta mobilità - PRM);
  - dopo aver acquisito la conferma del blocco della circolazione sul binario attiguo, concorda con il PdC le modalità per l'apertura delle porte: consenso apertura porte attivato dal PdC (nei treni ove presente), oppure concesso dal PdA stesso in maniera locale se più opportuno in base all'evento;
  - si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i passeggeri abbiano abbandonato le vetture interessate dall'evento incidentale;
  - vieta la discesa dei passeggeri lato interbinario a meno che non abbia acquisito la certezza della sospensione della circolazione;
  - indirizza i passeggeri verso la via d'esodo dalla galleria più vicina ovvero la più praticabile;
  - In caso di principio d'incendio a bordo (per i dettagli fare riferimento agli scenari n. 5a e n. 5b), preliminarmente a quanto previsto al precedente punto f):
    - o in via prioritaria tenta di spegnere il principio di incendio con gli estintori a bordo
    - o a seguire, nel caso in cui il tentativo di spegnimento non vada a buon fine, avvisa il PdC dell'incendio in corso, affinché questo adotti le misure di competenza (es. arresto del treno, immobilizzazione del materiale, retrocessione, interruzione circolazione su binario attiguo...) e si attiva per l'evacuazione dei passeggeri.

### **3.3 Evacuazione dal treno ed esodo dei viaggiatori dalla galleria**

L'evacuazione dei viaggiatori dal treno fermo in galleria e successivo esodo dalla stessa devono essere attuati solo in presenza di eventi eccezionali, tali da rendere la permanenza a bordo o il trasbordo su altro convoglio rischiosi per la sicurezza delle persone.

Per l'evacuazione/esodo, salvo il caso di imminente pericolo, deve essere preventivamente acquisita dal DM/ DCO (con comunicazione registrata), la conferma del blocco della circolazione sul binario attiguo o del binario della galleria a fianco nel caso di gallerie a singola canna con by pass fra le stesse.

In ogni caso, in caso di necessità di evacuazione/esodo, il PdC/PdA (d'intesa fra loro) lo comunicano al DM/DCO, e questi provvede a mettere in atto le misure di sicurezza di competenza.

Prima di effettuare gli annunci alla clientela sulla necessità di abbandonare il treno, il PdA provvederà ad individuare le vie di esodo dalla galleria più favorevoli (imbocchi, PdE, PES, by pass tra le gallerie a singola canna nelle linee a doppio binario, uscita/accesso intermedia), avvalendosi per l'individuazione dei cartelli segnaletici -ove presenti- e se del caso delle informazioni che può fornire il DM/DCO e/o il PdC.

L'avviso di abbandonare il treno ai viaggiatori deve essere diffuso, tranne situazioni eccezionali di imminente pericolo, dopo conferma del DM/DCO al PdC/PdA dell'arresto della circolazione sul binario attiguo.

Il consenso apertura porte (nei treni ove presente) sarà attivato dal PdC d'intesa con il PdA oppure concesso dal PdA stesso in maniera locale se più opportuno in base all'evento, solo dopo aver acquisito la conferma da parte del DM/DCO del blocco della circolazione sul binario attiguo o della galleria affiancata in caso di utilizzo by pass fra gallerie a singola canna.

Nella fase successiva tutto il personale di servizio presente sul treno (compreso quello addetto ai servizi di ristorazione e pulizia) collaborerà con il PdA nell'assistenza ai viaggiatori, facilitandone l'evacuazione dal treno e l'esodo attraverso le vie di esodo precedentemente individuate.

L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie ad indirizzare la clientela verso un percorso che privilegi la minor distanza dalle uscite di sicurezza e/o dai punti di ricovero indicate dalla segnaletica presente nella galleria.

In presenza di fumo o di incendio, i passeggeri devono essere indirizzati verso la direzione più agevolmente percorribile, indipendentemente dalla distanza delle uscite di emergenza.

All'occorrenza possono essere distribuite, ove possibile, le mascherine di protezione antifumo, la cui ubicazione è anch'essa individuata da apposita segnaletica in galleria.

Nell'impartire le istruzioni per l'evacuazione/esodo, ove presente, ci si può avvalere dell'impianto di diffusione sonora ubicato all'interno delle gallerie. La diffusione delle comunicazioni può essere effettuata sia dai posti microfonic in galleria, individuati da apposita segnaletica, sia dalla postazione centralizzata.

Il PdA deve informare il DM/ DCO della via d'esodo prescelta in modo che possano essere indirizzate le squadre di soccorso.

Raggiunto l'esterno della galleria, i viaggiatori riceveranno l'assistenza delle squadre di soccorso di RFI e degli Enti esterni intervenuti.

### **3.4 Soccorso ai viaggiatori a ridotta mobilità (PRM)**

Il PdA deve comunicare al DM/DCO la presenza sul treno di PRM, comunicando tutte le informazioni che possono essere utili per accelerare l'intervento.



In caso di necessità per una eventuale evacuazione dal treno ed esodo dalla galleria dei suddetti passeggeri, il PdA deve richiedere collaborazione ed assistenza a tutto il personale di servizio presente sul treno e, ove presente, al personale delle squadre di soccorso, degli altri Enti esterni intervenuti, di RFI e a volontari fra i viaggiatori.

#### 4. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

AS	Agente Solo di condotta
CT	Capotreno
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DM	Dirigente Movimento
ETCS	European Train Control System
PdA	Personale di Accompagnamento
PdC	Personale di Condotta
MA	Autorizzazione al Movimento (Movement Authority) linee ERTMS-L2
PdE	Posti di Esodo
PEI	Piano di Emergenza Interno
PES	Punti di Evacuazione e Soccorso
PRM	Persone a Ridotta Mobilità

#### 5. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita da DT - SESIAQSSL:

- in formato elettronico al personale in possesso di Tablet (COCS 66/DT r.v.) il quale fornisce conferma di ricevimento mediante l'apposita funzione dell'applicativo "La mia borsa";
- mediante il sistema informatico REDINI, a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia, di cui alla COCS 66/DT r.v. (strutture dirigenziali centrali e territoriali), che provvedono a richiedere la stampa della DEIF, in formato A4, in un numero di copie pari al proprio fabbisogno determinato dal numero di agenti, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF (vedere paragrafo TABELLA)1.

La distribuzione della DEIF deve avvenire con modalità descritte nel Sottoprocesso B02 della suddetta COCS /DT r.v..

In particolare, le competenti SR/SRP e SRS assicurano la distribuzione:

- alle Sale Operative (SOR/SOD/Presidi) delle Divisioni Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionale/Internazionale;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT) e agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

F.to Marco Caposciutti

<sup>1</sup> Gli agenti in possesso di Tablet (COCS 66/DT r.v.) sono esclusi dalla determinazione del fabbisogno

**TABELLA**

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze del sistema abilitativo previgente, destinatario della DEIF:

Accompagnamento e Formazione treno	A	B	C	D
	----	----	----	60.4
Verifica	A	B	C	
	----	----	----	

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze cui D.Lgs 247/2010, Decreto ANSF 4/2012 e Reg. (UE) 2015/995, destinatario della DEIF:

Condotta DLgs. 247	A1	A4	B1					
	----	----	60.4					
Accompagnamento Treni	AT		ADT					
	AT	AT1	A	B				
Accompagnamento dei Treni	60.4	60.4	60.4	60.4				
Formazione Treni	FT		PDT					
	FT-A	FT-B	A	B	C	D	V	
Preparazione dei Treni	----	----	----	----	----	----	----	
Verifica	VE-V	VE-M	VE-Mr	VE-S				
	----	----	----	----				
Manutenzione	SRMVA di cui alla COCS 66 r. v.							
	----							

**Nota:** si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della DEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

## ALLEGATI - DIAGRAMMI DI FLUSSO PER I 7 SCENARI INCIDENTALI

### Elenco allegati

All. 1a	Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica al mezzo di trazione
All. 1b	Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica al materiale trainato
All. 2	Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili
All. 3	Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili
All. 4	Principio di incendio su di un treno merci fermo in galleria
All. 5a	Principio di incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria (incendio al mezzo di trazione)
All. 5b	Principio di incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria (incendio al materiale trainato)
All. 6	Incidente ad un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili
All. 7	Incidente ad un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri, con principio di incendio

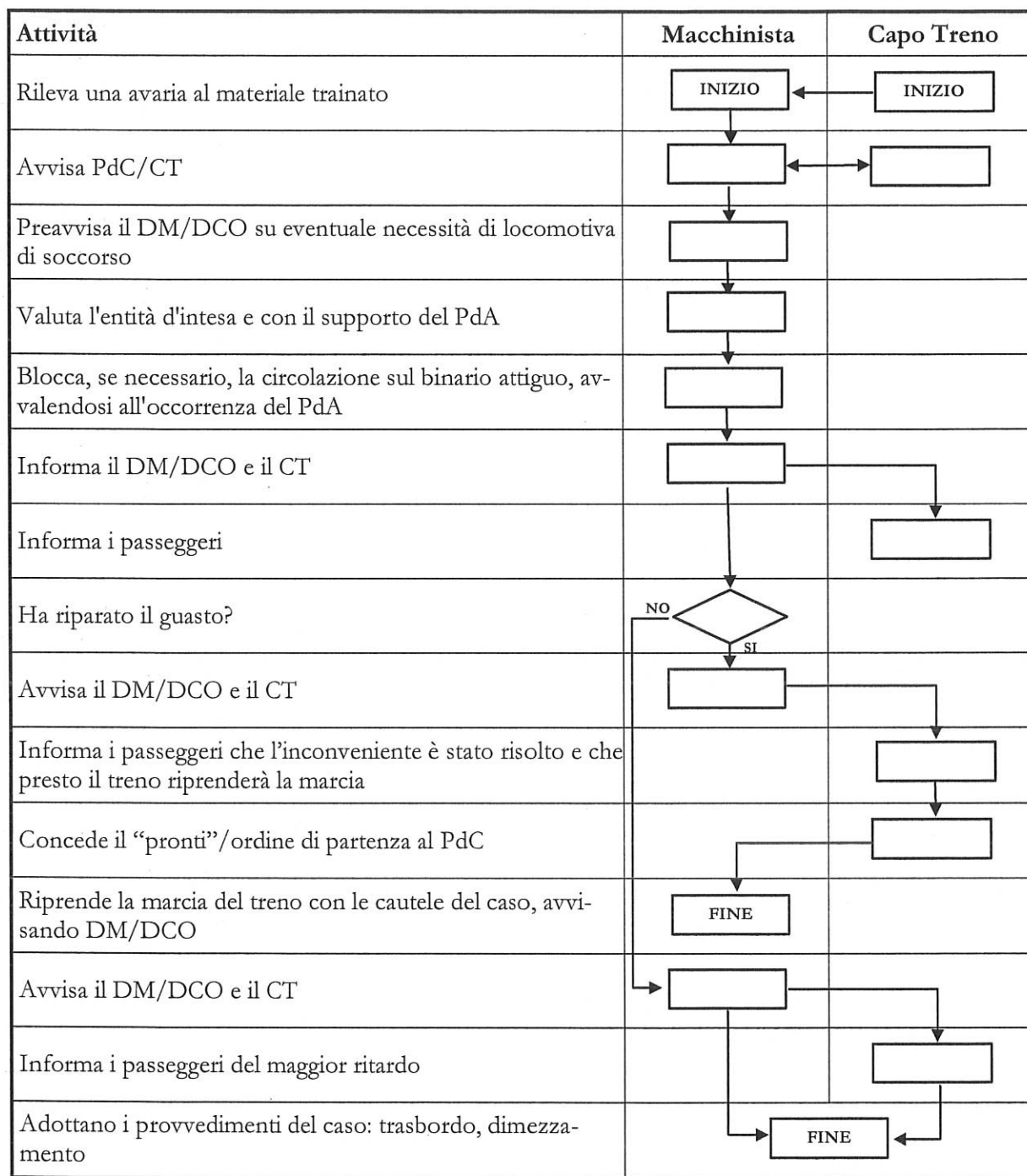
### All. 1a Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica al mezzo di trazione

NB: Sulla linea AC/AV Firenze Bologna (tratta Firenze Castello - PdE Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdE esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.

Attività	Macchinista	Capo Treno
Rileva una avaria al mezzo di trazione	INIZIO	
Preavvisa il DM/DCO su eventuale necessità di locomotiva di soccorso		
Avvisa il CT richiedendo l'eventuale sussidio operativo necessario (treni AS)		
Informa i passeggeri di un inconveniente tecnico sul locomotore		
Si porta in testa al treno mantenendo i contatti con il PdC e fornendo l'eventuale sussidio operativo necessario (treni AS)		
Ha riparato il guasto?	NO SI	
Avvisa il DM/DCO e il CT della non necessità della locomotiva di soccorso		
Informa i passeggeri che l'inconveniente sul locomotore è stato risolto e che presto il treno riprenderà la marcia		
Concede il "pronti"/ordine di partenza al PdC		
Riprende la marcia del treno con le cautele del caso, avvisando DM/DCO	FINE	
Conferma la richiesta della locomotiva di soccorso al DM/DCO		
Avvisa il CT		
Informa i passeggeri del maggior ritardo		
Organizzano per l'arrivo della locomotiva di soccorso o per il trasbordo dei passeggeri		

**All. 1b Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica al materiale trainato**

NB: Sulla linea AC/ AV Firenze Bologna (tratta Firenze Castello - PdE Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdE esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.





**All. 2 Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili**

Attività	Macchinista	Capo Treno
Rileva l'inconveniente	INIZIO	
Presume l'ingombro della sagoma del binario attiguo arresta la circolazione sul binario attiguo avvalendosi dei dispositivi a sua disposizione		
Avvisa il DM/DCO, fornendo ulteriori notizie utili (rotabili sviati, eventuale ingombro della sagoma limite del binario attiguo, ecc.)		
Organizza per l'arrivo del carro soccorso		
All'arrivo dei soccorsi esterni il coordinamento delle operazioni passa agli operatori di RFI e/o ai VVF	FINE	

**All. 3 Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili**

Attività	Macchinista	Capo Treno
Rileva l'inconveniente	INIZIO	INIZIO
Avvisa il PdC/CT		
Presume l'ingombro della sagoma del binario attiguo arresta la circolazione sul binario attiguo avvalendosi dei dispositivi a sua disposizione e all'occorrenza coordinandosi con il PdA.		
Avvisa il DM/DCO e il CT		
Valutano l'anormalità		
Informa i passeggeri dell'accaduto invitandoli a non scendere dal treno. Richiede la collaborazione di eventuali medici a bordo. Presta assistenza ai passeggeri. Cerca di gestire eventuali situazioni di panico. Richiede la collaborazione di altro personale presente a bordo treno (FS, Ristorazione, Polfer, ecc.)		
Fornisce al DM/DCO ulteriori notizie utili (rotabili sviati, eventuale ingombro della sagoma limite del binario attiguo, presenza feriti, ecc.)		
Organizzano per l'arrivo dei soccorsi e dei successivi provvedimenti del caso (trasbordo, dimezzamento, ecc.)		
All'arrivo dei soccorsi esterni il coordinamento delle operazioni passa agli operatori RFI. e/o VV.F		FINE



#### All. 4 Principio di incendio su di un treno merci fermo in galleria

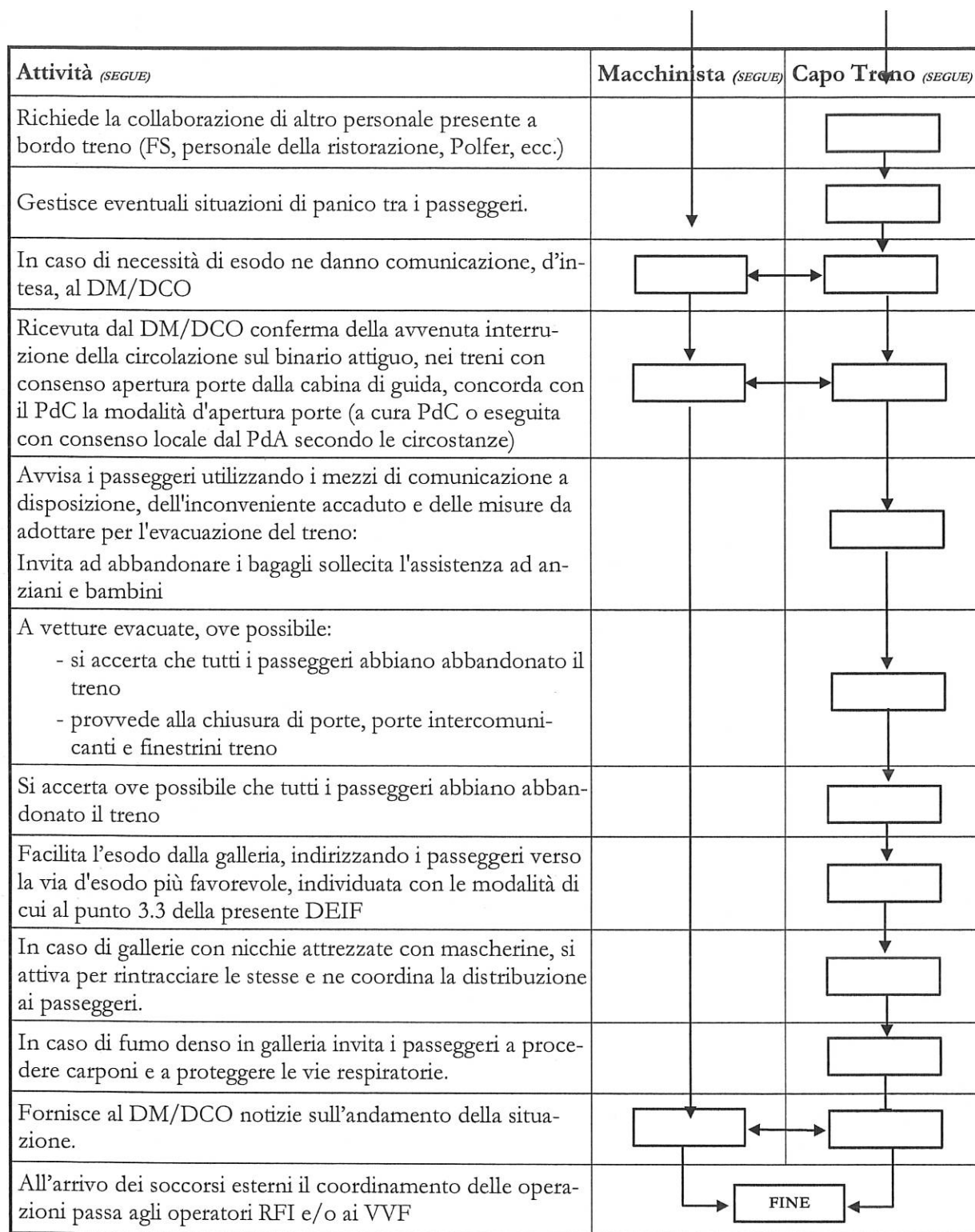
NB: Sulla linea AC/AV Firenze Bologna (tratta Firenze Castello - PdE Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdE esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.

Attività	Macchinista	Capo Treno
Rileva l'anormalità	INIZIO	
Blocca la circolazione sul binario attiguo		
Avvisa il DM/DCO		
Può spegnere l'incendio?	NO SI	
Spegne l'incendio e riprende la marcia con le precauzioni del caso, avvisando il DM/DCO	FINE	
Ferma restando la salvaguardia della propria incolumità, ove le condizioni lo consentano, attua le operazioni necessarie al caso (sospensione della circolazione, portare fuori il treno, dimezzamento del treno, retrocessione del treno ecc.), eventualmente concordando con il DM/DCO quanto previsto secondo le norme in vigore.		
All'arrivo dei soccorsi esterni il coordinamento delle operazioni passa agli operatori RFI e/o ai VVF.	FINE	

**All. 5a Principio di incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria (incendio al mezzo di trazione)**

NB: Sulla linea AC/AV Firenze Bologna (tratta Firenze Castello - PdE Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdE esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.

Attività	Macchinista	Capo Treno
Rileva l'anormalità	INIZIO	
Può spegnere il principio d'incendio?	NO SI	
Tenta di spegnere il principio d'incendio con i mezzi a disposizione e richiedendo l'eventuale sussidio operativo necessario al CT (treni AS).		
Avvisa il DM/DCO e il CT		
Tranquillizza i passeggeri, informandoli di un inconveniente tecnico sul locomotore risolto e che presto il treno riprenderà la marcia. Invita a non scendere dal treno.		
Concede il "pronti"/ordine di partenza al PdC		
Riprende la marcia del treno con le cautele del caso, avvisando il DM/DCO.	FINE	
Blocca la circolazione sul binario attiguo.		
Attua, con il supporto del PdA (treni AS), le operazioni necessarie al caso (portare fuori il treno, dimezzamento del treno, retrocessione del treno, ecc.), eventualmente concordando con il DM/DCO quanto previsto dalle norme in vigore. Chiede comunque al DM/DCO la sospensione della circolazione.		
Dei provvedimenti effettuati avvisa immediatamente il CT, in particolare se il PdC ha ricevuto conferma di interruzione della circolazione sul binario attiguo		



**All. 5b Principio di incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria (incendio al materiale trainato)**

NB: Sulla linea AC/AV Firenze Bologna (tratta Firenze Castello - PdE Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdE esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.

Attività	Macchinista	Capo Treno
Rileva l'anormalità		INIZIO
Può spegnere il principio d'incendio?		NO SI
Tenta di spegnere il principio d'incendio con i mezzi a disposizione		
Avvisa il PdC per le azioni di competenza		
Blocca la circolazione sul binario attiguo avvalendosi all'occorrenza del PdA		
Attua, con il supporto del PdA (treni AS), le operazioni necessarie al caso (portare fuori il treno, dimezzamento del treno, retrocessione del treno, ecc.), eventualmente concordando con il DM/DCO quanto previsto dalle norme in vigore. Chiede comunque al DM/DCO la sospensione della circolazione		
Dei provvedimenti effettuati avvisa immediatamente il CT, in particolare se il PdC ha ricevuto conferma di interruzione della circolazione sul binario attiguo. Riprende la marcia del treno con le cautele del caso, avvisando il DM/DCO.		
Collabora con il PdA		
Fa evacuare i passeggeri dalla vettura interessata dal principio d'incendio		
Chiude le porte intercomunicanti della vettura interessata dal principio d'incendio		
Avvisa i passeggeri che l'inconveniente è stato risolto, invitandoli a non scendere dal treno. Invita eventuali passeggeri scesi a risalire		
Concede il "pronti"/ordine di partenza al PdC		
Riprende la marcia del treno con le cautele del caso	FINE	
Avvisa il PdC della situazione in atto		
Blocca la circolazione sul binario attiguo		
Spegne la climatizzazione		
Attua, con il supporto del PdA (treni AS), le operazioni necessarie al caso (portare fuori il treno, dimezzamento del treno, retrocessione del treno, ecc.), eventualmente concordando con il DM/DCO quanto previsto dalle norme in vigore. Chiede comunque al DM/DCO la sospensione della circolazione.		

Dei provvedimenti effettuati avvisa immediatamente il CT, in particolare se il PdC ha ricevuto conferma di interruzione della circolazione sul binario attiguo Riprende la marcia del treno con le cautele del caso, avvisando il DM/DCO			
Collabora con il PdA			
Richiede la collaborazione di altro personale presente a bordo treno (FS, personale della ristorazione, Polfer, ecc.)			
In caso di necessità di esodo ne danno comunicazione, d'intesa, al DM/DCO			
Ricevuta dal DM/DCO conferma dell'avvenuta interruzione della circolazione sul binario attiguo, nei treni con consenso apertura porte dalla cabina di guida, concorda con il PdC la modalità di apertura porte (a cura PdC o eseguita con consenso locale dal PdA secondo le circostanze)			
-Avvisa i passeggeri utilizzando i mezzi di comunicazione a dell'inconveniente accaduto e delle misure da adottare per l'evacuazione del treno: - Invita ad abbandonare i bagagli - Sollecita l'assistenza ad anziani e bambini - Se non ha ricevuto conferma dell'interruzione della circolazione sul binario attiguo, vieta ai passeggeri la discesa lato interbinario.			
Gestisce eventuali situazioni di panico tra i passeggeri			
Dà indicazioni per il trasporto verso le vetture attigue a quelle interessate dall'incendio in corso, indicando altresì ai passeggeri lontani dalla zona d'incendio l'ubicazione della vettura in fiamme, affinché se ne allontanino			
Indica le vie di uscita dalle vetture vieta la discesa ai passeggeri lato interbinario se non ha ricevuto conferma dell'interruzione della circolazione sul binario attiguo			
In caso di non agibilità delle normali vie d'uscita (porte esterne e porte intercomunicanti) indica ai passeggeri l'ubicazione delle uscite d'emergenza (finestrini frantumabili con apposito martelletto, o altro) attivandosi per renderle fruibili			
A vetture evacuate, ove possibile: - si accerta che tutti i passeggeri abbiano abbandonato il treno - provvede alla chiusura di porte, porte intercomunicanti e finestrini treno			
Facilita l'esodo dalla galleria, indirizzando i passeggeri verso la via d'esodo più favorevole, individuata con le modalità di cui al punto 3.3 della presente DEIF			
In caso di galleria con nicchie attrezzate con mascherine, si attiva per rintracciare le stesse e ne coordina la distribuzione ai passeggeri			
In caso di fumo denso in galleria invita i passeggeri a procedere carponi e a proteggere le vie respiratorie			
Fornisce al DM/DCO notizie sull'andamento della situazione			
All'arrivo dei soccorsi esterni il coordinamento delle operazioni passa agli operatori RFI e/o ai VVF			



**All. 6 Incidente ad un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose, con deragliamenti di uno o più rotabili**

Attività	Macchinista	Capo Treno
Rileva l'anormalità	INIZIO	
Blocca la circolazione sul binario attiguo		
Avvisa il DM/DCO e fornisce le indicazioni sul materiale trasportato (numero identificativo del pericolo e della materia)		
Provvede all'immobilizzazione del treno		
Messosi in condizione di sicurezza fornisce le ulteriori informazioni al DM/DCO e riceve da questi le cautele da adottare per il materiale trasportato		
All'arrivo dei soccorsi esterni il coordinamento delle operazioni passa agli operatori di RFI e/o ai VV.F.	FINE	

**All. 7 Incidente ad un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri, con principio di incendio**

Questo scenario si riferisce a tutti i casi che prevedono la presenza contemporanea di un treno viaggiatori e di un treno merci che trasporta sostanze pericolose, fermi in galleria, in presenza di un principio d'incendio.

In linea di massima, valgono per PdC e PdA dei due treni coinvolti le seguenti indicazioni:

Treno passeggeri:	Valgono le medesime indicazioni degli scenari 5a e 5b
Treno merci pericolose:	Valgono per il PdC le medesime indicazioni dello scenario 6, con l'ulteriore indicazione di collaborare con PdC e PdA del treno passeggeri ai fini di una pronta evacuazione della galleria.