	ISTRUZIONE DI PROCESSO: GESTIONE ATTIVITA' DI SOCCORSO PER IL RECUPERO DEI ROTABILI, LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA E IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DEI ROTABILI DEDICATI NELLA DR ABRUZZO	
DIVISIONE PASSEGGERI Direzione Regionale Abruzzo	Codice identificativo DPR.DRA.SE.04	Rev. 0 Pagina 6 di 10

Località	Locomotore	Attività
Pescara C.le	E 655	Riserva
Pescara C.le	D 345	Soccorso
Sulmona	E 655	Riserva
Sulmona	D 445	Soccorso

Come stabilito dalla CO n° 281.Rv, a seguito di richiesta d'intervento del Carro Soccorso, o di una locomotiva per il soccorso di un treno fermo in linea, la SOR deve provvedere a far allestire e mettere pronto per la partenza il Carro Soccorso o il mezzo di trazione necessario affinché il mezzo di arrivi sul luogo dell'intervento nel minor tempo possibile. Comunque non oltre:

• **Locomotive di riserva**

Dovranno essere pronte a partire

Locomotive presenziate **entro 5' dalla richiesta**

Impianti con PdC di riserva dedicato **entro 15' dalla richiesta**

Per le locomotive diesel i tempi indicati sono al netto dei tempi di messa in moto. (aggiungere 45' se in orario di disabilitazione Impianto: Pescara 21.00-06.00; Sulmona 23.00-05.00)


• **Carri Soccorso**

Dovranno essere pronti a partire

In orario di officina **entro 20' dalla richiesta**

Fuori orario di officina **entro 60' dalla richiesta**

ALL 1 PG 2/2

	ISTRUZIONE DI PROCESSO: GESTIONE ATTIVITA' DI SOCCORSO PER IL RECUPERO DEI ROTABILI, LO SGOMBERO DELL'INFRASTRUTTURA E IL MANTENIMENTO IN EFFICIENZA DEI ROTABILI DEDICATI NELLA DR ABRUZZO	
DIVISIONE PASSEGGERI Direzione Regionale Abruzzo	Codice identificativo DPR.DRA.SE.04	Rev. 0 Pagina 7 di 10

Per le locomotive diesel i tempi indicati sono al netto dei tempi di messa in moto. (aggiungere 45' se in orario di disabilitazione Impianto: Pescara 21.00-06.00; Sulmona 23.00-05.00)

PRONTI A PARTIRE A PESCARA

ORE 21 ALLE 6 :	105 MINUTI
ORE 6 ALLE 8 :	60 MINUTI
ORE 8 ALLE 16.40 :	20 MINUTI
ORE 16.40 ALLE 21 :	60 MINUTI

PRONTI A PARTIRE A SULMONA

ORE 23 ALLE 5 :	105 MINUTI
ORE 5 ALLE 8 :	60 MINUTI
ORE 8 ALLE 16.06 :	20 MINUTI
ORE 16.06 ALLE 21 :	60 MINUTI

**PRONTI A PARTIRE IL SABATO LA
DOMENICA E FESTIVI A PESCARA**

ORE 21 ALLE 6 :	105 MINUTI
ORE 6 ALLE 21 :	60 MINUTI

**PRONTI A PARTIRE IL SABATO LA
DOMENICA E FESTIVI A SULMONA**

ORE 23 ALLE 5 :	105 MINUTI
ORE 5 ALLE 23 :	60 MINUTI

4.2 Responsabilità

Efficienza mezzi

Il mantenimento in efficienza della locomotiva assegnata al carro soccorso è di competenza degli IMC tramite il R.C.S.

Il R.C.S. deve controllare, personalmente o avvalendosi di personale abilitato, lo stato di efficienza della locomotiva. L'esito delle verifiche effettuate dal personale abilitato deve essere rapportato verbalmente al Responsabile di I.M.C. Eventuali anomalie di funzionamento della locomotiva devono essere comunicate tempestivamente dal R.C.S. alla S.O.R..

Il R.C.S. deve altresì attivarsi affinché le necessarie riparazioni e operazioni di manutenzione pianificata (Rev. Controllo US ecc.) siano effettuate nella locale I.M.C. se trattasi di riparazioni effettuabili in tempi brevi e l'officina sia attrezzata, o presso impianti idonei.

E. 656

CARATTERISTICHE GENERALI

Locomotiva a sei assi di tecnologia tradizionale, meccanicamente derivata dal Gr. 636, di prestazioni relativamente elevate, utilizzata ai treni viaggiatori pesanti e merci importanti.
Progettazione: FS

Schema del rodiggio	Bo-Bo-Bo	Potenza continuativa resa alle ruote	Kw.
Massa in assetto di servizio	120 t.	Sforzo di trazione all'avviamento	KN.
Massa frenata	100 t.	Sforzo di trazione continuativo	KN.
Potenza nominale (secondo UIC 614)	4070 Kw	Velocità massima	Km/h
Potenza oraria	4350 Kw	Coefficiente di elasticità	1,4
Potenza continuativa assorbita ai motori	4200 Kw	Potenza massica	32,08 Kw/t.

CARATTERISTICHE MECCANICHE

Locomotiva bidirezionale con due cabine di guida. Cassa rigida divisa in due parti simmetriche poggianti su tre carrelli, collegati fra loro mediante un'articolazione posta in corrispondenza del carrello centrale; due smorzatori idraulici applicati fra le due semicasse ne frenano i movimenti relativi

Scartamento	1435 mm.	Rapporto di trasmissione	21/61
Lunghezza cassa	17050 mm.	Massa del carrello estremo	23,2 t.
Lunghezza fra i respingenti	18290 mm.	Massa del carrello intermedio	19,12 t.
Larghezza cassa	3000 mm.	Massa sospesa	102,96 t.
Altezza massima sul p.d.f. in o.d.m.	4120 mm.	Massa non sospesa	17,04 t.
Interperno fra i carrelli estremi	10400 mm.	Massa per asse carrelli estremi	20 t.
Interperno fra i carrelli intermedi	5200 mm.	Massa per asse carrello intermedio	20 t.
Carrello motore tipo	Um 1250	Cedimento sospensione primaria	0,95 mm/t.
Passo del carrello	2850 mm.	Cedimento sospensione secondaria	2,1 mm/t.
Diametro a nuovo delle ruote	1250 mm.	Trazione cassa - carrello	aste di trazione
Diametro a massima usura	1190 mm.	Trasmissione del movimento	ad albero cavo e
Sospensione primaria	molle a balestra		anello danzante
Sospensione secondaria	molle a balestra		

GENERALITA'

Locomotiva Diesel-elettrica D 345 per servizio misto di linea (merci-passeggeri) avente le seguenti caratteristiche fondamentali:

- Potenza motrice fornita da un motore Diesel a 4 tempi, iniezione diretta, sovralimentato, con refrigerazione intermedia dell'aria di sovralimentazione tipo FIAT 218 SSF;
- trasmissione elettrica tramite generatrice principale montata in blocco unico con il Diesel;
- due carrelli a due assi (rodiggio B+B) dotati ognuno di motore di trazione;
- due cabine di guida alle estremità.

La locomotiva rientra sia nella sagoma limite italiana che in quella definita in sede internazionale dall'ORE per il materiale Diesel standard e può circolare sulle reti delle amministrazioni europee aderenti (Fiche U.I.C.—O.R.E. 505).

Circolabilità ridotta in curva di 100 m. di raggio minimo.

DATI CARATTERISTICI FONDAMENTALI

Dimensioni

Scartamento	mm.	1435
Lunghezza della cassa	mm.	12000
Lunghezza tra i respingenti	mm.	13240
Larghezza della cassa	mm.	3000
Altezza max sul p.d.f. in o.d.m.	mm.	4300
Interperno	mm.	7600
Passo carrelli	mm.	1960
Diametro delle ruote (a cerchioni nuovi)	mm.	1040
Rapporto di trasmissione		2,56

Pesi

Peso locomotiva a tara	kg.	61.000
----------------------------------	-----	--------

Rifornimenti

— nafta (lt. 1700)	kg.	1400
— acqua (Diesel + circuiti)	kg.	900
— acqua lavello	kg.	30
— olio (Diesel + circuiti)	kg.	200
— sabbia	kg.	340
— grasso	kg.	50

Totale rifornimenti kg. 3000 ~

Peso locomotiva a 3/3 scorte	kg.	63460
Peso corrispondente per asse	kg.	15865
Parte meccanica (telaio, cassa organi di trazione e repulsione)	kg.	14100
Peso motore Fiat 218 SSF.	kg.	7100
Generatrice principale ed ausiliaria	kg.	5030
Peso carrello completo	kg.	14050
Peso motore di trazione	kg.	3900
Peso riduttore	kg.	2750
Peso sala completa di trasmissione elastica	kg.	2300

Sovrastrutture

Il tetto al disopra del Diesel puo' essere smontato completamente.

Per facilitare l'aerazione del comparto Diesel durante le operazioni di manutenzione nei depositi si è dotata la locomotiva di sportelli apribili verso l'alto.

Elementi di gomma servono a collegare in maniera stagna le parti fisse alle smontabili permettendo nello stesso tempo che deformazioni del telaio e sovrastruttura siano indipendenti.

Il pavimento nelle zone praticabili del comparto Diesel e radiatori è costituito da lamiera bugnata antisdrucciolevole.

Illuminazione e fanaleria

Le cabine di guida ed i comparti macchine e radiatori sono illuminati con lampade ad incandescenza. Sono pure installate numerose prese per lampade di ispezione.

L'illuminazione degli strumenti del tavolo di manovra è ottenuta con lampade a luce radente.

Su ognuna delle due testate sono sistemati i fanali regolamentari (12 - Fig. 1) mentre centralmente in alto è installato il proiettore (10).

Su entrambe le fiancate della locomotiva sono disposte le prese per la ricarica esterna delle batterie.

Protezione antincendio ed estintori

La sovratemperatura, rilevata mediante termorilevatori, è segnalata in cabina dall'accensione di una lampada spia disposta sul tavolo di manovra e dall'intervento della suoneria di allarme.

Il comando di erogazione dell'estinguente è ottenuto tramite 4 interruttori (uno sul tavolo di manovra di ogni cabina e uno nelle cassette carico combustibile). Ogni cabina è inoltre dotata di due estintori portatili, caricati con tetraclorometano.

CARRELLO (Ved. Fig. 3)**Dati principali**

Scartamento	mm.	1435
Rodiggio		"B"
Passo	mm.	1960
Diametro fusello	mm.	140
Diametro ruote nuove	mm.	1040
Diametro ruote a max usura	mm.	960

Descrizione

I carrelli sono di tipo monomotore, a piena aderenza, con due stadi di sospensione verticale e uno stadio di sospensione trasversale.

Il telaio (1), di lamiera di acciaio saldata, è formato da due longheroni a sezione chiusa, collegati da due traverse intermedie.

Le boccole (8), con i cuscinetti a rulli cilindrici, sono collegate al telaio carrello, ciascuno mediante due aste di spinta (17) con articolazioni elastiche.

La sospensione primaria (11) è costituita da quattro pacchi di molle ad elica (due per ogni pacco) con relativi ammortizzatori verticali (10) tra boccole e telaio carrello.

La sospensione secondaria (14) è costituita da quattro pacchi di molle ad elica (una per ogni pacco), appoggiate su due mensole portate dal telaio carrello, e sulle quali grava direttamente il peso della cassa. Due ammortizzatori verticali (15), due orizzontali (16), e due ammortizzatori antiserpeggio (20), smorzano le oscillazioni delle sospensioni.

Il motore di trazione (2) è fissato al telaio-carrello, mediante otto bulloni (18). Due aste di trazione (5), una per ogni senso di marcia, collegano il motore alla cassa, e provvedono alla trasmissione delle forze di trazione e di frenatura.

ALL 2 PG 9/7

Potenza e prestazioni

Velocità max della locomotiva a 1/2 usura cerchioni	km/h	130
Potenza di taratura del Diesel	CV	1350
Giri corrispondenti	n/1'	1500
Sforzo di trazione continuativo ai cerchioni	kg.	11270
Velocità corrispondente	km/h	25,1
Sforzo di trazione massimo all'avviamento previsto per l'equipaggiamento elettrico	kg.	19000

Autonomia

Su linee pianeggianti, con velocità medie non inferiori ai 70 km/h e con utilizzazione media di non oltre i 2/3 della potenza installata, l'autonomia non è inferiore a 650 km.

PARTE MECCANICA

Cassa della locomotiva (Ved. Fig. 1)

Percorrendo la locomotiva da una testata all'altra troviamo:

- la cabina di guida (P) dotata di tavolo di manovra (31) sul quale sono sistemati gli strumenti e gli apparecchi per il comando e controllo della marcia della locomotiva.

Inoltre troviamo:

- un sedile per guidatore ed uno per il suo aiuto;
- rubinetti freno (30) e manovella comando freno a mano;
- tergicristalli, scaldacristalli, visiere parasole.
- Il comparto radiatori nel quale trovano posto gli elementi (43 — 44) per il raffreddamento dell'acqua del Diesel e dell'intercooling, il ventilatore relativo (1), il ventilatore (45) del motore di trazione del carrello sottostante, la pompa impianto idrostatico (41).

Il comparto Diesel nel quale si trovano il gruppo elettrogeno (3 — 26 — 27) con le macchine ausiliarie, il compressore aria (39) impianto pneumatico e i due ventilatori (5) per l'aerazione del comparto stesso.

Il comparto aspirazione dal quale prendono l'aria il ventilatore (28) del motore di trazione del carrello sottostante, la generatrice principale (26) ed ausiliaria (27) e i due ventilatori (5) per l'aerazione del comparto Diesel.

Nel comparto trovano posto anche l'armadio (7) delle apparecchiature elettriche, l'armadio del personale (35), il lavabo con relativo serbatoio dell'acqua (51), lo scaldavivande elettrico, la bombola (33) dell'impianto antincendio e il serbatoio (6) del grasso per l'impianto lubrificazione bordini ruote. Inoltre è stato previsto lo spazio per la sistemazione delle apparecchiature per la ripetizione dei segnali.

La seconda cabina di guida (A) simile a quella sopra descritta.

PARTICOLARITA' COSTRUTTIVE

Telaio principale

E' del tipo a longheroni esterni, costituiti da lamiere piegate e saldate in modo da costituire una sezione a II notevolmente alta, per contenere le sollecitazioni di flessione e di tamponamento, e chiusa per aumentare la resistenza alla torsione.

I due longheroni sono collegati da due traverse di testata che portano gli organi di trazione e repulsione e da due traverse intermedie che delimitano nella zona centrale i cassoni destinati a serbatoi nafta.

Sulle due fiancate e sulle testate sono fissati gli attacchi e gli agganci per i collegamenti di emergenza.

ALL 2 P25/7

Trasmissione

Il motore di trazione porta di sbalzo il riduttore (7) a cinque ingranaggi; di questi il centrale (pignone) riceve il moto dall'indotto del motore attraverso una barra di torsione. Tramite due ingranaggi intermedi il moto passa ai due ingranaggi di estremità montati sugli assi cavi.

Attraverso la trasmissione ad anello danzante (6) il moto perviene alle sale.

Freno

Ad aria compressa, agisce sui cerchioni per mezzo di due ceppi doppi per ogni ruota; ciascuna ruota è comandata dal cilindro freno (13).

Accessori

Il carrello è dotato di impianto ungibordo e di sabbie (9).

Motore Diesel

- Tipo Fiat 218 SSF - sovralimentato
- Ciclo Diesel a 4 tempi ad iniezione diretta
- N. 8 cilindri a V di 45° con bielle affiancate
- Alesaggio e corsa: 210 x 230
- Cilindrata totale: litri 63,8
- Potenza nominale UIC: 1500 CV a 1500 n' corrispondente a:
 - p.m.e. = 14,1 kg/cm²
 - v.m.s. = 11,5 m/sec.
- Potenza di taratura a bordo: 1350 CV a 1500 n' corrispondente a:
 - p.m.e. = 12,7 kg/cm²
 - v.m.s. = 11,5 m/sec.

Qualità combustibile

Il combustibile da impiegarsi (nafta leggera, gasolio o petrolina) deve corrispondere alle caratteristiche fisico-chimiche concordate con il Servizio Materiale e Trazione delle F.S.

Qualità del lubrificante

Il lubrificante da impiegare deve presentare le caratteristiche fisico-chimiche di un lubrificante della classificazione internazionale MIL - L2104 C - SAE 30.

Avviamento del Diesel

Il gruppo è avviato elettricamente facendo funzionare da motore la generatrice principale con alimentazione derivata dalla batteria

La batteria tipo 8C13 è costituita da 64 elementi al Pb, della capacità di circa 168 Ah alla scarica in 5 ore.

L'avviamento del Diesel è preceduto da una fase di prelubrificazione (Ved. Fig. 6) ottenuta mediante l'elettropompa (1) inserita in parallelo alla pompa olio principale (14) ed alimentata dalla batteria di bordo. L'avviamento vero e proprio ha luogo allorchè la pressione dell'olio supera il valore di taratura (0,3 kg/cm²) del pressostato (4) il quale con la chiusura dei suoi contatti comanda la chiusura del circuito di alimentazione della generatrice principale.

E' prescritto che l'avviamento venga effettuato con acqua a temperatura non inferiore ai 35 C. A tale scopo, sul circuito acqua è inserita una caldaia di preriscaldamento da mettere in funzione con un adeguato anticipo sul momento della messa in moto del Diesel, indipendentemente dalla durata della fermata e dalla temperatura ambiente.

Comandi, controlli e protezioni del Diesel

Il motore Diesel è impiegato a varie potenze costanti risultanti da diversi valori di velocità e di coppia scelti nel modo più favorevole ai consumi ed alla durata del Diesel.

Gli organi che realizzano questi comandi sono descritti nel capitolo "equipaggiamento elettrico".

Sullo stesso regolatore di velocità del Diesel è posto un pistoncino per l'arresto del Diesel, che agisce automaticamente o se azionato manualmente dal guidatore.

Quest'ultimo ha a sua disposizione gli organi necessari alla regolazione della marcia della locomotiva e, per il controllo a distanza del Diesel, un congruo numero di lampade spia di segnalazione, le quali però non richiamano la sua attenzione che in caso di qualche irregolarità.

In caso di grave irregolarità, il sistema di controllo del Diesel provvede automaticamente all'arresto del Diesel stesso.

Ciò avviene in caso di:

- abbassamento della pressione olio di lubrificazione
- abbassamento del livello circuito acqua
- incendio a bordo della locomotiva.

Invece in caso di:

- Sovratemperatura acqua circuiti raffreddamento
- intervento del relé di massa (guasti sul macchinario elettrico)

il sistema di controllo del termico porta il Diesel al "minimo".

Alimentazione combustibile (Ved. Figg. 4 — 4/1)

Due serbatoi principali del combustibile sono sistemati nella parte centrale della locomotiva e conglobati nel telaio cassa.

Essi hanno una capacità totale di circa 1700 litri.

Le bocchette di rifornimento sono sistemate sui due fianchi della locomotiva.

Indicatori di livello (uno per fiancata) controllano istantaneamente la quantità di combustibile nei serbatoi. L'invio del gasolio al Diesel si effettua per mezzo di una pompa elettrica.

Circuiti raffreddamento acqua Diesel e intercooling (Ved. Fig. 5 — 5/1)

Il raffreddamento del motore è realizzato mediante due circuiti acqua indipendenti, attivati dalle pompe centrifughe (15 — 16) comandate dal Diesel, uno riguardante le camicie di raffreddamento dei cilindri e le relative testate, l'altro attraversante gli scambiatori acqua-aria di sovralimentazione (intercooling) e acqua-olio.

I due circuiti fanno capo ai radiatori (1 — 2) costituiti da elementi a tubi verticali in ottone, e alette orizzontali in rame, collegati in alto ed in basso a collettori e uniti in un telaio portante sostenuto per mezzo di supporti antivibranti.

L'aria di raffreddamento è aspirata da un ventilatore ad asse verticale azionato da un gruppo idraulico tipo BEHR.

L'aria viene aspirata dalle fiancate della locomotiva ed attraversa prima il gruppo radiante (2) dell'intercooling, quindi il gruppo radiante (1) dell'acqua motore e fuoriesce dal tetto.

Il ventilatore è comandato da un sistema idrostatico costituito da una pompa azionata tramite una trasmissione meccanica uscente dal Diesel e puleggia a cinghie trapezoidali, e un motore montato sull'asse del ventilatore stesso. Il circuito idrostatico comprende un dispositivo di regolazione a comando termostatico che fa variare la portata di olio e quindi la velocità del motore di comando del ventilatore in funzione della temperatura dell'acqua.

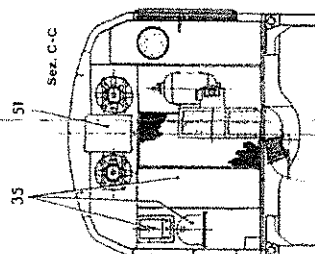
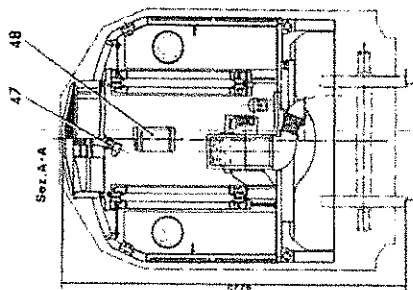
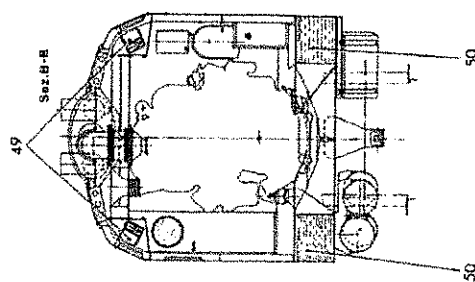
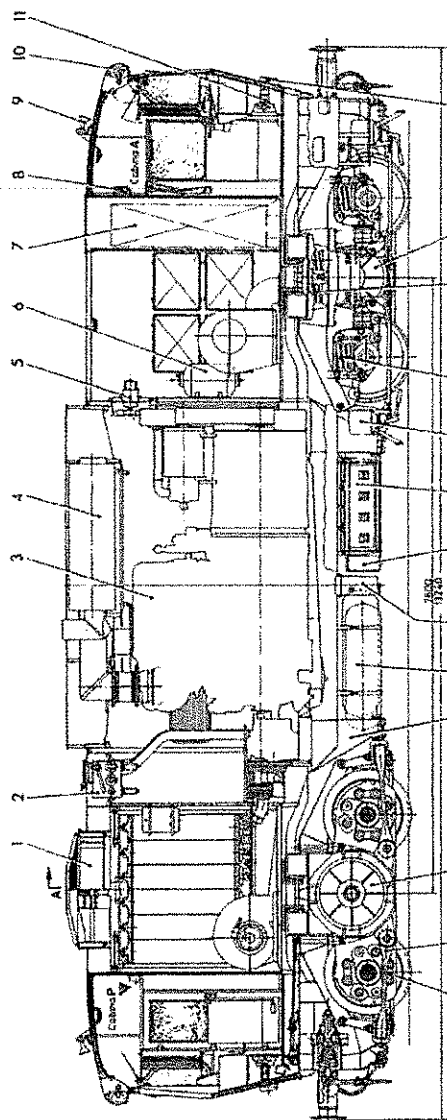
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO

Equipaggiamento elettrico di trazione

L'equipaggiamento elettrico di trazione è del tipo a corrente continua, con generatrice principale regolata in modo da assorbire potenza costante dal Diesel.

I motori elettrici di trazione sono del tipo ad eccitazione in serie e sono connessi permanentemente in parallelo sulla generatrice, con 4 gradi di indebolimento campo.

FIG. 1 -- VISTA DI ASSIEME DELLA LOCOMOTIVA D 345



- 1 Ventilatore raffreddamento circuiti acqua Diesel 4 intercooling
 2 Serbatoio di espansione circuito acqua Diesel
 3 Motore Fiat 2116 SSF
 4 Silenziatore per gas di scarico
 5 Ventilatori comparia Diesel
 6 Serbatoio grasso impianto urgoibordo
 7 Armadio apparecchi elettrici
 8 Ventilatore per motore di trazione 1
 9 Caricatore di trazione
 10 Caricatore di trazione
 11 Termoregolatore cabina
 12 Fanali di segnalazione
 13 Motore di trazione 1
 14 Sospensione isopendula
 15 Sospensione primaria
 16 Saliere
 17 Cassone batteria
 18 Collettore sezionatore batteria
 19 Serbatoio di aspirazione alimentazione combustibile
 20 Serbatoio principale
 21 Caricatore di trazione
 22 Motore di trazione 2
 23 Asse di trazione
 24 Trasmissione elicoidale ad anello d'uscita
 25 Cinghia per riscaldamento circuito acqua Diesel
 26 Generatore principale
 27 Generatore ausiliario
 28 Ventilatore per motore di trazione 1
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
- 291 Pannelli filigrani comparia aspirazione
 300 Rubinetti freno
 311 Tasto di marcia
 321 Tagliagiro Heiler
 331 Bombola estinguente impianto antincendio
 341 Botola per ispezione spazzole motore di trazione
 351 Armadio del personale - lavabo - malinavvando
 361 Scalfie per la trazione
 371 Indicatore livello giulio e interruttore comando imp. antiscivolo (da terra)
 381 Sacconatura inibizione gabbio
 391 Compensatore Westinghouse
 401 Trasmissione comando compressore (32) pompa idrostatica (41)
 411 Pompa idrostatica Behr comando ventilatori radia-
 421 Botola per ispezione spazzole motore di trazione 2
 431 Radiatori per acqua intercooling
 441 Radiatori per acqua Diesel
 451 Ventilatore per motore di trazione 2
 461 Tachimetro Heiler
 471 Motore idrostatico Behr comando ventilatore radia-
 481 Serbatoio olio impianto idrostatico Behr
 491 Elementi filigrati presa aspirazione aria Diesel
 501 Serbatoi principali combustibile
 511 Serbatoio acqua lavabo

ALL 3-A

DEIF 13.2

del 20 giugno 2016

In vigore dalla sua emissione

GESTIONE DI SITUAZIONI CONNESSE AD INCONVENIENTI DI ESERCIZIO ED ALL'ASSISTENZA DELLA CLIENTELA E DELL'EQUIPAGGIO TRENO

Annulla e sostituisce	Integra
DEIF 13.1 DEL 21/07/2014	MMAT
LE MODIFICHE SONO RIPORTATE A MARGINE COL SIMBOLO	MMC

INDICE

1. GENERALITÀ.....	3
2. MALORE O INFORTUNIO DI UN VIAGGIATORE	3
2.1 Malore di un viaggiatore	3
2.2 Infortunio di un viaggiatore	6
2.3 Casi particolari	6
3. DANNI ALLE COSE DEL VIAGGIATORE	7
4. MODULISTICA IN CASO DI INFORTUNIO/DANNO ALLE COSE DI UN VIAGGIATORE	7
4.1 Modello "Cb.69 modificato/2008".....	8
4.2 Infortunio o danno generato dal materiale rotabile	9
4.3 Dichiarazione dell'infortunato/colto da malore e dichiarazioni degli eventuali testimoni.	9

4.4	Rifiuto da parte del viaggiatore infortunato/danneggiato, del testimone o della persona che ha provocato il danno a fornire le proprie generalità.	10
5	DECESSO VIAGGIATORE A BORDO TRENO.	10
6	INFORTUNIO/MALORE DI UN COMPONENTE DELL'EQUIPAGGIO TRENO - MODALITÀ COMPORTAMENTALI	11
6.1	Generalità	11
6.2	Infortunio/ malore del CT.....	13
6.3	Infortunio/ malore del PdC.....	13
7.	INFORTUNIO/DANNO O MALORE OCCORSO AD UN DIPENDENTE DEL GRUPPO FS PRESENTE A BORDO TRENO PER MOTIVI CONNESSI AL SERVIZIO MA NON FACENTE PARTE DELL'EQUIPAGGIO TRENO.....	15
8.	INVESTIMENTO DI UNA PERSONA	16
9.	RILEVAMENTO DI PRESUNTO CADAVERE IN LINEA	17
10	MODALITÀ DA OSSERVARE A SEGUITO DI UTILIZZO DEL PACCHETTO DI MEDICAZIONE.....	17
11.	PRINCIPIO DI INCENDIO.....	18
11.1	Principio di incendio a bordo treno.	18
11.2.	Principio di incendio su treno circolante sul binario attiguo.	18
12.	COMPORTAMENTI DEL PERSONALE A GARANZIA DELLA SICUREZZA E DELLA PROPRIA INCOLUMITÀ.....	18
13	AGENTI CHE VIAGGIANO FUORI SERVIZIO.	19
14.	DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI.....	20
15	GLOSSARIO.....	20
16.	DISTRIBUZIONE.....	21
	TABELLA.....	22
ALL. 1–	MOD. CH.69 MODIFICATO/2008 “RAPPORTO INFORMATIVO PER INFORTUNI E/O DANNI ALLE COSE DI PERSONE ESTRANEE AL GRUPPO FS”	23
ALL. 2–	DICHIARAZIONE DELL'INFORTUNATO/DANNEGGIATO INTEGRATA DALLA DICHIARAZIONE LIBERATORIA.	24
ALL. 3–	DICHIARAZIONE TESTIMONE PRESENTE ALL'INFORTUNIO/DANNO (OD ALLA DICHIARAZIONE) DI VIAGGIATORE.....	25
ALL. 4–	DICHIARAZIONE LIBERATORIA ACCOMPAGNATORE MAGGIORENNE DI VIAGGIATORE MINORENNE INFORTUNATO/DANNEGGIATO.....	26
ALL. 5–	MODELLO RAPPORTO INFORMATIVO DA COMPILARE A CURA CT PER SEGNALAZIONE SU INFORTUNIO/DANNO/MALORE DI VIAGGIATORE.....	27

1. GENERALITÀ

La presente DEIF stabilisce le attività che il PdA deve assicurare per la gestione delle seguenti situazioni:

- malore di un viaggiatore;
- infortunio di un viaggiatore;
- decesso di un viaggiatore a bordo treno;
- danni alle cose dei viaggiatori;

e per quanto riguarda tutto il personale in servizio al treno (PdA – PdC -TPT), le attività da seguire in caso di:

- Infortunio/malore di un componente dell'equipaggio treno (PdA, PdC, TPT);
- Investimento di una persona;
- Rilevamento presunto cadavere in linea;
- Principio di incendio a bordo treno.

Disciplina, inoltre, gli ulteriori comportamenti che il personale deve mantenere per garantire, oltre che la sicurezza e regolarità dell'esercizio, anche la propria incolumità.

A bordo dei treni è presente un pacchetto di medicazione di cui il PdA deve seguire le indicazioni di utilizzo/gestione indicate dalla presente DEIF.

Alcuni treni sono dotati di defibrillatori a bordo, le cui indicazioni di utilizzo/gestione sono riportate in specifiche note dispositive divisionali.

2. MALORE O INFORTUNIO DI UN VIAGGIATORE ¹

Quando per qualsiasi causa, a bordo treno si manifesti un infortunio o malore ad un viaggiatore, il PdA intervenuto, se diverso dal CT, deve informare quest'ultimo dell'accaduto.

2.1 Malore di un viaggiatore

Il CT, una volta venuto a conoscenza del malore di un viaggiatore, valutata la situazione, deve:

¹ Ai fini della presente DEIF sono considerati viaggiatori anche i dipendenti del Gruppo FS che utilizzano il treno per motivi non connessi alla prestazione lavorativa, nonché il personale appartenente a Ditte appaltatrici in servizio a bordo treno.

- Ricercare e richiedere l'intervento di un medico eventualmente presente a bordo treno, secondo quanto previsto nel Manuale degli Annunci a Bordo (MAB);
- Sui treni che sono dotati di defibrillatori, se la situazione in atto lo richiede, effettuare l'annuncio prevista dal MAB per l'intervento del personale appositamente istruito all'utilizzo dello stesso;
- Mettere a disposizione del personale sanitario intervenuto o del viaggiatore colto da malore, il pacchetto di medicazione in dotazione;
- Sui treni che sono dotati di defibrillatori, informare il medico stesso della presenza a bordo del defibrillatore e a metterlo a sua disposizione (secondo le disposizioni divisionali) se da esso ritenuto necessario.
- Qualora sia necessario, (es. giudizio del personale sanitario intervenuto, richiesta esplicita da parte del viaggiatore, valutazione personale in caso di assenza del medico ed impossibilità di pronunciarsi da parte del viaggiatore), deve richiedere l'intervento di personale del SSN al Regolatore della Circolazione, cui compete il coordinamento delle attività di soccorso, utilizzando il mezzo di comunicazione più idoneo disponibile. (es. apparecchiatura radiotelefonica GSM-R presente a bordo, telefono palmare, telefono cellulare, telefono di linea, arresto in opportuna località di servizio). Nella richiesta dovrà precisare:
 - la propria qualifica ed il numero del treno;
 - ogni informazione utile sulla localizzazione del convoglio;
 - la descrizione sintetica dei sintomi;
 - ogni altra informazione ritenuta utile (es: ubicazione vettura e compartimento);
- Sui treni che sono dotati di defibrillatore, nel caso non vi sia la presenza di medico a bordo l'eventuale utilizzo dello stesso defibrillatore è a cura del personale appositamente istruito come previsto dalle disposizioni divisionali, sentito il SSN (ved. cpv successivi);
- Informare il presidio territoriale competente dell'accaduto

Il CT dovrà inoltre:

- Riportare una breve informativa sui documenti di scorta in suo possesso (BFC o PA88 ove previsto);
- Relazionare sull'accaduto all'impianto di appartenenza.

Una volta richiesto l'intervento del SSN al regolatore della circolazione, quest'ultimo informa il DCCM di giurisdizione il quale attiva la "chiamata in

conferenza" mettendosi in comunicazione - contemporaneamente - con la Centrale Operativa del 118 e con il CT.

Ricevuta la "chiamata in conferenza" da parte del DCCM, il CT dovrà fornire le informazioni che gli saranno richieste dagli operatori del SSN in merito ai sintomi manifestati dal viaggiatore.

Il CT, sulla base delle informazioni fornite, potrà essere istruito riguardo ad eventuali provvedimenti da adottare in attesa dell'arrivo del soccorso del SSN ivi compreso, sui treni che ne sono dotati, l'utilizzo dei defibrillatori da parte del personale appositamente istruito, come previsto dalle specifiche note dispositive divisionali.

Nel caso in cui non sia stato possibile attivare dal DCCM la "chiamata in conferenza", o in caso di comunicazione imperfetta, incompleta o interrotta, il CT riceverà dal DCCM, direttamente o tramite il regolatore della circolazione, le indicazioni del punto di fermata (stazione, punto singolare della linea, ecc...).

Sarà cura del DCCM, direttamente o tramite il regolatore della circolazione, sulla base delle istruzioni ricevute dall'operatore del SSN, comunicare al CT il punto di fermata (stazione, punto singolare della linea, ecc...) dove sarà effettuato il soccorso. Il CT provvederà ad informare in merito il PdC ed il restante personale del treno.

Nella località indicata per il soccorso, il CT affiderà il viaggiatore colto da malore al personale di soccorso intervenuto.

Il CT, nel caso in cui il viaggiatore ancora a bordo treno manifesti la volontà di non recarsi presso una struttura sanitaria (oppure dichiarare di rinunciare all'intervento del personale SSN) e/o di volere proseguire il viaggio, dovrà farsi rilasciare una dichiarazione liberatoria (all. 2)

Il CT, nel caso in cui il viaggiatore rifiuti l'intervento SSN o non sia in grado di compilare la dichiarazione liberatoria (all. 2) dovrà riportare su allegato 3 l'eventuale testimonianza di persona presente alla dichiarazione di rifiuto.

Se il viaggiatore colto da malore è un minore, la decisione di rinunciare all'intervento del personale sanitario o di non recarsi presso una struttura sanitaria e di voler proseguire il viaggio, potrà essere presa solo dall'eventuale accompagnatore maggiorenne che dovrà assumersi tale responsabilità, sottoscrivendo la dichiarazione liberatoria (all. 4).

Se il minore viaggia senza accompagnatore maggiorenne e rifiuta l'intervento del personale del SSN od il ricovero, il CT deve richiedere l'intervento dell'autorità giudiziaria (POLFIER od altra forza dell'ordine).

Nel caso di decesso del viaggiatore, accertato da un medico, dovranno essere applicate le procedure di cui al successivo paragrafo 5.

2.2 Infortunio di un viaggiatore ²

Quando per qualsiasi causa si verifichi un infortunio a un viaggiatore, il PdA deve avvisare l'agente che svolge le funzioni di CT, il quale, valutata la situazione deve comportarsi come al precedente paragrafo 2.1.

Il CT dovrà inoltre provvedere alla compilazione del modello "Ch.69 modificato/2008" con le modalità riportate al successivo paragrafo 4.1.

Nel caso in cui l'infortunio sia originato dal mancato rispetto delle norme previste dal DPR 753/80, il CT deve provvedere anche alla compilazione del Verbale di Accertamento oppure del MO.SA./Verbale Elettronico da allegare alla documentazione stessa.

Nel caso di decesso del viaggiatore, accertato da un medico, dovranno essere applicate le procedure di cui al successivo paragrafo 5.

2.3 Casi particolari

Nei servizi che prevedono la presenza del CT in cabina di guida, questi, venuto a conoscenza del malore o dell'infortunio di un viaggiatore, dovrà informare il PdC della necessità di lasciare la cabina di guida per l'espletamento degli interventi di assistenza necessari. In tal caso l'eventuale prosecuzione del viaggio resta soggetta all'applicazione delle normative vigenti ³.

Se l'infortunio o il malore, riguardasse una persona che non si trovi a bordo treno o che non salga o scenda dallo stesso in una località di servizio presenziata, la gestione della situazione e la compilazione della relativa documentazione, è di competenza del Regolatore della Circolazione o dell'ufficio Assistenza clienti (ove presente) cui il PdA affiderà la persona infortunata/colta da malore.

Qualora l'infortunio o il malore di un viaggiatore venisse a manifestarsi in una località di servizio impresenziata, è compito del PdA assicurare l'opportuna assistenza al viaggiatore fino all'arrivo degli agenti del SSN a cui poi affidare la persona stessa.

² Ai fini della presente DEIF sono considerati viaggiatori anche i dipendenti del Gruppo FS che utilizzano il treno per motivi non connessi alla prestazione lavorativa, nonché il personale appartenente a Ditte appaltatrici in servizio a bordo treno.

³ Vedasi 2° e 3° alinea del 2° capoverso punto 6.3.

3 DANNI ALLE COSE DEL VIAGGIATORE ⁴

Quando per qualsiasi causa non imputabile al rispetto delle norme previste dal DPR 753/80 si producano danni alle cose appartenenti ai viaggiatori, il PdA deve avvisare il CT, il quale deve:

- a) verificare il materiale o parte di esso che ha provocato il danno;
- b) compilare la relativa scheda Libro di Bordo/Libro delle Segnalazioni (LdS), secondo le norme vigenti;
- c) compilare il modello "Ch.69 modificato/2008" con le modalità riportate al successivo paragrafo 4.1;
- d) riportare una breve informativa sui documenti di scorta in suo possesso (BFC o PA88 ove previsto, riportando anche il numero della scheda del libro di bordo o specificando di aver inviato la segnalazione attraverso LdS);
- e) solo nel caso in cui il danno sia causato dal materiale rotabile, informare il presidio territoriale per la richiesta di intervento del personale competente (personale di verifica, PdC, e POLFER/altro tipo di forza dell'ordine).

Nel caso in cui l'inconveniente sia stato causato dal mancato rispetto delle norme previste dal DPR 753/80, il CT deve provvedere anche alla compilazione del Verbale di Accertamento oppure del MO.SA./Verbale Elettronico da allegare alla documentazione stessa.

4. MODULISTICA IN CASO DI INFORTUNIO/DANNO ALLE COSE DI UN VIAGGIATORE

I documenti che devono fare parte della pratica relativa all'incidento/ danno alle cose di un viaggiatore sono:

- Ch.69 modificato/2008 (all. 1);
- dichiarazione dell'incidentato/danneggiato integrata da dichiarazione liberatoria (all. 2);
- dichiarazione del testimone presente al fatto od alla dichiarazione (all. 3);

⁴ Ai fini del presente paragrafo, sono compresi i dipendenti del Gruppo FS che utilizzano il treno per motivi non di servizio, nonché il personale appartenente alle Ditte appaltatrici in servizio a bordo treno.

- dichiarazione liberatoria accompagnatore maggiorenne in caso di viaggiatore minorenni che ha subito infortunio/danno (all. 4);
- relazione all'impianto di appartenenza da parte del CT (all. 5); il PdC relazionerà al proprio impianto nei modi d'uso.

La documentazione sopra riportata deve essere consegnata all'impianto di appartenenza a cura del CT al rientro in impianto.

4.1 Modello "Ch.69 modificato/2008"

Il modello "Ch.69 modificato/2008" (all. 1) deve essere compilato in tutti i casi di infortunio e/o danno alle cose dei viaggiatori, riportando in maniera chiara e leggibile i dati richiesti dallo stampato.

Tra gli altri dati, il CT deve evidenziare le informazioni relative al titolo di viaggio ⁵, di cui il viaggiatore è in possesso.

Il modello "Ch.69 modificato/2008" deve essere accompagnato dalla dichiarazione dell'infortunato/danneggiato (all. 2) e dalla dichiarazione di eventuali testimoni presenti al fatto od alla dichiarazione del viaggiatore (vedasi paragrafo 4.3), estranei alle Società del Gruppo FS e la cui compilazione deve avvenire esclusivamente a cura degli interessati.

Nella compilazione del "Ch.69 modificato/2008", il CT dovrà assumere tutti quegli elementi che possono provare l'assenza di responsabilità della Società e dei suoi agenti, nell'eventuale contenzioso tra Trenitalia e terzi, descrivendo in modo oggettivo l'accaduto.

Qualora la sezione "Osservazioni" del mod. "Ch.69 modificato/2008" non sia sufficiente a contenere le informazioni che devono essere riportate, è possibile utilizzare un foglio di carta comune da allegare alla documentazione facendone menzione sul mod. "Ch.69 modificato/2008" stesso.

Nel caso in cui il viaggiatore infortunato/danneggiato si sia rifiutato di fornire le proprie generalità (vedasi paragrafo 4.4), il CT dovrà comunque redigere il mod. "Ch.69 modificato/2008" senza riportare i dati anagrafici della persona infortunata e barrare la casella relativa al rifiuto "di sottoscrivere la dichiarazione dell'infortunato".

Il mod. "Ch.69 modificato/2008" deve essere redatto in 3 copie.

⁵ Il CT nella sezione "Osservazioni" del mod. "Ch.69 modificato" deve riportare, la regolarità ed estremi del titolo di viaggio in possesso del viaggiatore infortunato o che ha subito danni alle cose per fatti non imputabili al viaggiatore stesso, con particolare riferimento alla validità ed alla presenza della convalida quando prevista dalle norme commerciali.

4.2 Infortunio o danno generato dal materiale rotabile

Se l'infortunio o il danno è stato generato dal materiale rotabile o da parti di esso, sarà necessario verificarne lo stato e il corretto funzionamento.

Tali controlli dovranno essere effettuati da parte di personale competente (Verifica o Macchinista per locomotive, mezzi leggeri ed ETR), alla presenza della POLFER od altra forza dell'ordine, in una stazione concordata con il presidio territoriale competente.

Qualora non fosse possibile effettuare tale operazione in una località intermedia, questa sarà rimandata alla stazione termine di corsa del treno, dove, in mancanza di personale della verifica, la constatazione dovrà essere effettuata dal PdC anche in caso di treno composto da materiale ordinario.

La constatazione del materiale e la testimonianza legale della POLFER o di altra forza dell'ordine, dovranno essere sottoscritte negli spazi previsti dal modello "Ch.69 modificato/2008"; qualora l'agente ferroviario incaricato al controllo sia un verificatore, questi deve apporre anche il proprio timbro.

Nel caso in cui risulta non effettuabile in alcun modo l'intervento della POLFER o di altra forza di polizia, a cura del presidio territoriale competente si dovrà provvedere a spostare la constatazione in altra località intermedia o di termine corsa. Se anche in tale circostanza non fosse possibile l'intervento, il CT nella sezione "Osservazioni" del mod. "Ch.69 modificato" dovrà riportare la mancata presenza della POLFER alla sottoscrizione del modulo e le comunicazioni ricevute a tal riguardo dal presidio territoriale competente.

Il CT che, venuto a conoscenza del fatto, non abbia potuto provvedere alla completa compilazione del "Ch.69 modificato/2008" (es. cambio personale di accompagnamento, viaggiatore che ha deciso di interrompere il viaggio, ecc.) e al ritiro delle dichiarazioni dell'infortunato/danneggiato e dei testimoni, dovrà delegare il CT subentrante riportando un'annotazione sui documenti di scorta (BFC o PA88 ove previsto) consegnando per intero (originale e copia/e) il modello "Ch.69 modificato/2008" e gli allegati allo stesso già redatti per il prosieguo della compilazione, o il personale dell'assistenza emettendo, in quest'ultimo caso, comunicazione mediante M40/a. Inoltre dovrà relazionare con un breve rapporto informativo sull'accaduto all'impianto di appartenenza.

4.3 Dichiarazione dell'infortunato/colto da malore e dichiarazioni degli eventuali testimoni.

Le dichiarazioni dell'infortunato (all. 2) e degli eventuali testimoni (all. 3) devono essere compilate in due copie ed allegate al mod. "Ch.69 modificato/2008".

In caso di indisponibilità di detto modulo, queste dichiarazioni potranno essere rilasciate anche su carta comune purché siano riportati tutti i dati presenti nei citati moduli.

In ogni caso il PdA deve astenersi dal dettare il contenuto delle dichiarazioni all'infortunato ed ai testimoni ⁶.

Nel caso in cui non sia possibile ottenere la dichiarazione dell'infortunato/a, il CT, barrerà una delle caselle, presenti sul mod. "Ch.69 modificato/2008", per evidenziarne la motivazione.

Nel caso in cui non sia possibile ottenere le dichiarazioni testimoniali per assenza di viaggiatori presenti al fatto o indisponibilità di viaggiatori ad assistere alla dichiarazione dell'infortunato, il CT nella colonna "Osservazioni" del mod. Ch.69 modificato/2008, riporterà l'annotazione "Nessun viaggiatore presente all'infortunio e/o disponibile ad assistere alla dichiarazione dell'infortunato/a".

4.4 Rifiuto da parte del viaggiatore infortunato/danneggiato, del testimone o della persona che ha provocato il danno a fornire le proprie generalità.

Nel caso in cui un viaggiatore infortunato/danneggiato oppure un testimone presente al fatto, rifiuti di fornire le proprie generalità, il CT dovrà fare presente al medesimo che non sarà possibile procedere a ricevere la sua dichiarazione (come tra l'altro riportato nel testo dell'informativa sul modulo di dichiarazione dell'infortunato/danneggiato o del testimone).

In tal caso nella colonna "Osservazioni" del mod. "Ch.69 modificato/2008" il CT riporterà annotazione in merito come riportato nel precedente paragrafo 4.2 e nella parte relativa ai dati anagrafici non riporterà alcuna indicazione.

In questi casi, qualora ritenuto opportuno, il CT dovrà ricorrere alla richiesta di intervento della POLFER.

5 DECESSO VIAGGIATORE A BORDO TRENO.

Una volta ottemperato a quanto disposto ai paragrafi 2.1. e 2.2 ed accertato il decesso del viaggiatore a bordo treno da parte di un medico, il CT deve:

- Richiedere formalmente , al regolatore della circolazione, l'intervento dell'autorità giudiziaria, nella località di servizio dove il treno è fermo o in altra località eventualmente concordata;
- mettere a conoscenza il presidio territoriale competente e il resto del personale presente sul treno;

⁶ Qualora l'infortunato o i testimoni non siano in grado di scrivere o non conoscano la lingua italiana, potranno rendere la testimonianza oralmente e delegare la trascrizione della stessa ad una terza persona, la quale dovrà controfirmare il documento motivando la mancata compilazione a cura dell'infortunato e/o testimone.

- disporre per lo spostamento della clientela in altra carrozza e mettere fuori servizio il rotabile;
- identificare, qualora non sia stato già fatto, eventuali testimoni presenti all'accaduto e, se possibile, acquisire anche le generalità della persona deceduta;
- mettersi a disposizione dell'autorità giudiziaria;
- effettuare tutte le operazioni previste per garantire la ripresa della marcia del treno;
- ordinare la partenza del treno solo dopo avere ottenuto il nulla osta scritto dal regolatore della circolazione;
- riportare breve informativa sulla documentazione di servizio in suo possesso (BFC o PA88 ove presente);
- consegnare, al termine del servizio, relazione sull'accaduto all'impianto di appartenenza (all. 5).

6 INFORTUNIO/MALORE DI UN COMPONENTE DELL'EQUIPAGGIO TRENO - MODALITÀ COMPORTAMENTALI

6.1 Generalità

Durante il servizio, in caso di malore/infortunio ad un componente dell'equipaggio treno, il restante personale (CT, CST, PdC, TPT), ove presente, dovrà attivarsi per :

- Ricercare e richiedere l'intervento di un medico eventualmente presente a bordo treno, secondo quanto previsto nel MAB
- Sui treni che sono dotati di defibrillatori, se la situazione in atto lo richiede, effettuare l'annuncio prevista dal MAB per l'intervento del personale appositamente istruito all'utilizzo dello stesso;
- Mettere a disposizione del personale sanitario intervenuto oppure dell'agente infortunato il pacchetto di medicazione in dotazione;
- Sui treni che sono dotati di defibrillatori, informare il medico stesso della presenza a bordo del defibrillatore e a metterlo a sua disposizione (secondo le disposizioni divisionali) se da esso ritenuto necessario.
- Qualora sia necessario, (es. giudizio del personale sanitario intervenuto, richiesta esplicita da parte dell'agente infortunato, valutazione personale in caso di assenza del medico ed impossibilità di pronunciarsi da parte

dell'agente infortunato), deve richiedere l'intervento di personale del SSN al regolatore della circolazione ⁷ (cui compete il coordinamento delle attività di soccorso), utilizzando il mezzo di comunicazione più idoneo disponibile. (es.: apparecchiatura radiotelefonica GSM-R presente a bordo, telefono palmare, telefono cellulare, telefono di linea, arresto in opportuna località di servizio). Nella richiesta dovrà precisare:

- la propria qualifica ed il numero del treno;
 - ogni informazione utile sulla localizzazione del convoglio;
 - la descrizione sintetica dei sintomi;
 - ogni altra informazione ritenuta utile (es: ubicazione vettura e compartimento);
- Sui treni che sono dotati di defibrillatore, nel caso non vi sia la presenza di medico a bordo l'eventuale utilizzo dello stesso defibrillatore è a cura del personale appositamente istruito come previsto dalle disposizioni divisionali, sentito il SSN (ved. cpv successivi);
 - Informare il presidio territoriale competente dell'accaduto

Una volta richiesto l'intervento del SSN al regolatore della circolazione, quest'ultimo informa il DCCM di giurisdizione il quale attiva la "chiamata in conferenza" mettendosi in comunicazione - contemporaneamente - con la Centrale Operativa del 118 e con il personale del treno.

Ricevuta la "chiamata in conferenza" da parte del DCCM, il membro dell'equipaggio dovrà fornire le informazioni che gli saranno richieste dagli operatori del SSN in merito ai sintomi manifestati dall'agente infortunato/colto da malore.

Il membro dell'equipaggio in contatto con il SSN, sulla base delle informazioni fornite, potrà essere istruito riguardo ad eventuali provvedimenti da adottare in attesa dell'arrivo del soccorso del SSN, ivi compreso, sui treni che ne sono dotati, l'utilizzo dei defibrillatori da parte del personale appositamente istruito, come previsto dalle specifiche note dispositive divisionali.

Nel caso in cui non sia stato possibile attivare dal DCCM la "chiamata in conferenza", o in caso di comunicazione imperfetta, incompleta o interrotta, il personale del treno (CT/CST/PdC/TPT a seconda del caso) riceverà dal DCCM,

⁷ La comunicazione al regolatore della circolazione deve essere fatta in via prioritaria dal PdA, quando presente, negli altri casi dall'agente di condotta o dal TPT nel caso di malore del PdC nei treni merci affidati ad un solo agente di condotta con la presenza a bordo di un Tecnico Polifunzionale.

direttamente o tramite il regolatore della circolazione, le indicazioni del punto di fermata (stazione, punto singolare della linea, ecc...).

Per il proseguimento della marcia ci si dovrà attenere a quanto riportato ai paragrafi 6.2 e 6.3 successivi.

In dette situazioni, il personale del treno (CT/CST/PdC/TPT a seconda del caso), il regolatore della circolazione, il Presidio Territoriale competente, dovranno attivarsi d'intesa fra loro per ricercare la disponibilità di agente in grado di completare l'equipaggio ed assicurare il proseguimento della marcia (vedere anche paragrafo 13)) anche al fine di garantire l'eventuale necessario trasporto urgente del membro dell'equipaggio interessato dall'infortunio/malore presso il punto di incontro concordato con il SSN. Tale ricerca dovrà essere estesa anche ad altri treni in circolazione. L'agente in grado di completare l'equipaggio ed assicurare il proseguimento della marcia potrà anche raggiungere il luogo in cui si trova il treno interessato con altro treno su binario attiguo, locomotiva di soccorso, carrello della manutenzione o altro mezzo disponibile.

6.2 Infortunio/malore del CT

Fermo restando quanto previsto al paragrafo 6.1, in caso di infortunio/malore del CT, deve essere anche rispettato quanto previsto dal MMAT punto 4.4.1 di cui si riporta il testo integrale:

"In linea, se per cause sopravvenute il CT non potesse conservare la dirigenza del treno, questa dovrà essere assunta dall'agente della squadra di grado più elevato in possesso dell'apposita abilitazione; in mancanza di agenti abilitati, la dirigenza dovrà essere assunta fino alla prima stazione abilitata dall'agente di condotta."

Per facilitare il soccorso degli operatori del SSN, il PdC o altro agente presente dovrà seguire le indicazioni che gli saranno impartite dal regolatore della circolazione il quale – di concerto con gli operatori del SSN – potrà disporre per far giungere il soccorso con altro treno su binario attiguo anche di altra impresa ferroviaria, locomotiva di soccorso anche di altra impresa ferroviaria, carrello della manutenzione o altro mezzo disponibile.

Dopo l'effettuazione del soccorso al CT, la prosecuzione del viaggio è assoggettata al rispetto della normativa vigente.

6.3 Infortunio/malore del PdC

Fermo restando quanto previsto dal paragrafo 6.1, in caso di infortunio/malore del PdC deve essere anche rispettato quanto prescritto dal punto 5.7.13 del MMC dei quali si riporta di seguito, anche alla luce degli sviluppi tecnologici ed organizzativi, il criterio applicativo.

Con equipaggio composto da due agenti di condotta:

- nel caso di infortunio/malore di uno di essi il proseguimento della marcia con il solo PdC rimasto resta comunque soggetta al rispetto delle prescrizioni vigenti, e se ne è prescritta la presenza in cabina dalla regolamentazione vigente il CT, anche se unico agente di accompagnamento anche in caso di locomotive prive di intercomunicante con il materiale rimorchiato, dopo averne dato avviso ai viaggiatori, prenderà posto in cabina di guida per lo svolgimento delle funzioni di 2° agente, , fino al raggiungimento della località di servizio in cui sia possibile sostituirlo o, al limite, fino a termine corsa del treno;
- nei treni senza CT, il proseguimento della marcia con il solo agente di condotta rimasto resta comunque soggetta al rispetto delle prescrizioni previste dalle norme particolari per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione provvisti di apparecchiatura SSC/SCMT/ETCS, tenuto conto della relativa modalità operativa;
- in assenza di protezione SSC/SCMT/ETCS il solo agente di condotta rimasto potrà proseguire, come previsto dalle norme suddette, fino alla prima località di servizio non superando comunque la velocità di 50 km/h applicando la regolamentazione vigente.

Con equipaggio di condotta composto da un solo agente di condotta, oppure da due agenti dei quali uno in fase di professionalizzazione, oppure da un agente di condotta e un TPT, oppure da un agente di condotta ed altro agente abilitato alla conoscenza dei segnali per lo svolgimento delle funzioni di 2° agente, il caso di infortunio/malore dell'agente di condotta che non possa essere sostituito, devono essere attuate le medesime procedure previste in caso di guasto della locomotiva per cui occorre soccorso.

Se il fatto avviene in linea, con equipaggio composto da due agenti di condotta, dei quali uno in fase di professionalizzazione, il treno può essere condotto da quest'ultimo ⁸ fino alla prima località di servizio, con velocità ridotta e comunque non superiore a 50 km/h, purché si dichiari in condizione di farlo, comunicando formalmente tale decisione al Presidio Territoriale competente, e con presenza in cabina di guida del CT o altro agente in possesso dell'abilitazione che comporti la conoscenza del Regolamento sui segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

Nei treni merci affidati ad un solo agente di condotta con la presenza a bordo di un TPT, questi si attiverà tempestivamente adottando i provvedimenti previsti dalla PEIF 22 r.v.

⁸ E' necessario che l'agente abbia completato il modulo "Mezzi di trazione" del percorso formativo a macchinista.

Nei servizi con l'agente di condotta solo, il PdC qualora dovesse avvertire dei sintomi psico-fisici che possono compromettere il proprio stato di salute e la normale prosecuzione dell'attività di condotta deve darne immediata comunicazione (a CT/altro agente presente o Sala Operativa Territoriale/di Prodotto) e cercare di evitare che il treno si possa fermare in punti della linea difficilmente raggiungibili (es. gallerie, viadotti, ecc.). In caso di arresto del treno non riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno d'emergenza, ecc.), il CT deve contattare telefonicamente il PdC ed in assenza di risposta deve portarsi con sollecitudine in cabina di guida, come previsto dall'all. 4 MMAT comma 1.1.6. Con i convogli affidati al solo guidatore si applicano le procedure per la ricognizione (MMC comma 0.13). L'eventuale ripresa della corsa dovrà avvenire nel rispetto di quanto previsto dall'art. 25 del R.S. (Regolamento sui segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale).

Per facilitare il soccorso degli operatori del SSN, il CT o TPT o altro agente presente o il personale della Sala Operativa Territoriale/di Prodotto dovrà seguire le indicazioni che gli saranno impartite dal regolatore della circolazione il quale – di concerto con gli operatori del SSN – potrà disporre per far giungere il soccorso attivando tutti i possibili modi per accedere al treno fermo.

In funzione delle caratteristiche del punto singolare della linea in cui si è arrestato il treno e della situazione della circolazione dei treni sulla linea interessata o su linee limitrofe (ad es. linee affiancate in sede comune, linee afferenti in un bivio, ecc.) le modalità di invio del soccorso potranno comprendere l'utilizzo di altro treno su binario attiguo o treno al seguito, anche di altra impresa ferroviaria, le locomotive di soccorso anche di altra impresa ferroviaria, i mezzi d'opera o altri mezzi disponibili.

7. INFORTUNIO/DANNO O MALORE OCCORSO AD UN DIPENDENTE DEL GRUPPO FS PRESENTE A BORDO TRENO PER MOTIVI CONNESSI AL SERVIZIO MA NON FACENTE PARTE DELL'EQUIPAGGIO TRENO.

In tale situazione, fermo restando le operazioni di assistenza/soccorso all'agente interessato come previsto per i viaggiatori, il CT deve:

- a) rilevare generalità, qualifica, impianto di appartenenza dell'agente infortunato/danneggiato/colto da malore;
- b) rilevare la presenza di eventuali testimoni (possibilmente estranei al Gruppo FS) e fare compilare loro la dichiarazione testimoniale (all. 3);
- c) riportare breve informativa sulla documentazione di servizio in suo possesso (BFC o PA88 ove esistente);
- d) relazionare sull'accaduto al proprio impianto riportando i dati indicati nel punto a) precedente per consentire l'attivazione dell'iter amministrativo previsto ed allegando le eventuali dichiarazioni testimoniali.

Per tale situazione non deve essere redatto il mod. "Ch.69 modificato/2008".

L'agente infortunato/danneggiato/colto da malore, non appena possibile, si presenterà all'impianto di appartenenza per la compilazione della prevista documentazione amministrativa a chiusura dell'iter di cui al punto d) precedente.

8. INVESTIMENTO DI UNA PERSONA

Nel caso in cui venga investita una persona, il PdC, dopo avere provveduto alle incombenze regolamentari contingenti compreso l'invio, se ritenuto necessario della chiamata di emergenza, deve informare il CT.

Il CT, ovvero il PdC nei treni senza scorta di PdA, deve:

- Avvisare immediatamente il regolatore della circolazione richiedendo, se necessario, il blocco della circolazione sul binario attiguo (in caso di linea a doppio binario e l'infortunato si trova anche parzialmente sul binario attiguo), fornendo indicazioni sulla progressiva chilometrica (o località) ove è avvenuto l'investimento;
- Accertare la situazione e ricercare un medico a bordo del treno, richiedendone l'intervento e mettendo a disposizione il pacchetto di medicazione in dotazione e il defibrillatore se disponibile a bordo treno (si rammenta che in caso di decesso della persona investita, il medico intervenuto dovrà rilasciare apposito certificato);
- Concordare con il regolatore della circolazione gli interventi necessari al soccorso della persona investita, in base alle condizioni di quest'ultima ed a quanto stabilito dai sanitari eventualmente intervenuti;
- Avvisare il presidio territoriale competente;
- Rilevare le generalità del medico intervenuto e, se possibile, della persona investita;
- Attendere l'arrivo dei soccorsi (nel caso in cui, a giudizio del medico intervenuto non sia possibile muovere l'infortunato per trasferirlo sul treno e quindi portarlo in una località di servizio ove fare intervenire i soccorsi);
- Compilare, in caso di infortunio, il mod. "Ch.69 modificato/2008" (vedi punto 4.1) ⁹;

⁹ La compilazione del mod. Ch.69 Modificato/2008, del mod. AG. 4.03 o del MO.SA./verbale elettronico sono di competenza esclusiva del PdA.

- Compilare il Verbale di Accertamento oppure il MO.SA./Verbale elettronico per inosservanza delle norme del DPR 753/80;
- Mettersi a disposizione dell'autorità giudiziaria;
- Ordinare la partenza del treno sulle linee con controllo degli incroci o dare il pronti alla partenza sulle altre linee dell'IFN solo dopo il nulla osta scritto del regolatore della circolazione;***
- Riportare breve informativa sulla documentazione di servizio in suo possesso (BFC o PA88 ove previsto);
- Consegnare la documentazione all'impianto di appartenenza comprensiva di una relazione sull'accaduto.

Qualora l'investimento avvenga in una località presenziata, il PdA e il PdC si metteranno a disposizione dell'agente di RFI per collaborare nella gestione dell'emergenza nel rispetto delle disposizioni sopra riportate.

In tutti i casi il personale del treno (PdA – PdC) dovrà relazionare sull'accaduto all'impianto di appartenenza.

9. RILEVAMENTO DI PRESUNTO CADAVERE IN LINEA

Nel caso durante la marcia venga rilevata la presenza di un presunto cadavere in linea, il PdC deve applicare quanto previsto dal MMC e dal RS in caso di presenza di ostacolo in linea.

Dopo l'arresto del treno il PdC deve informare il CT.

IL CT una volta informato dal PdC, ovvero il PdC stesso nei treni senza scorta di PdA, deve applicare le norme comportamentali previste nel punto 8 precedente.

10 MODALITÀ DA OSSERVARE A SEGUITO DI UTILIZZO DEL PACCHETTO DI MEDICAZIONE

Ogni qualvolta viene utilizzato il pacchetto di medicazione, il personale interessato (CT/PdC/IPT) deve darne comunicazione secondo le modalità previste, affinché sia assicurata la sostituzione del pacchetto di medicazione utilizzato con un nuovo pacchetto integro.

*** La riattivazione del binario attiguo deve essere disposta a seguito accertamenti degli Operatori del GI presenti sul posto. All'equipaggio treno (PdC, CT, CST, TPT) possono essere richieste informazioni ma non l'accertata condizione di libertà del binario.

11. PRINCIPIO DI INCENDIO.

11.1 Principio di incendio a bordo treno.

In caso di principio d'incendio a bordo treno il personale in servizio (PdA/PdC) deve attenersi alle disposizioni riportate nella DEIF 21 r.v. "Disposizioni per il PdC e il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria" anche se il principio d'incendio si manifesta fuori galleria.

11.2. Principio di incendio su treno circolante sul binario attiguo.

Qualora il personale di un treno rilevi la presenza di incendio su un treno circolante sul binario attiguo, deve immediatamente informare il Regolatore della Circolazione per l'avviso all'agente di condotta del treno interessato.

12. COMPORTAMENTI DEL PERSONALE A GARANZIA DELLA SICUREZZA E DELLA PROPRIA INCOLUMITÀ

L'attività di tutto il personale deve richiamarsi a comportamenti ed atti che, oltre a garantire la sicurezza dell'esercizio, garantiscano anche l'incolumità dello stesso.

Nel confermare quanto già previsto dalle normative in materia, si evidenzia e/o si richiama inoltre che è fatto divieto di:

- salire o scendere con treno in movimento;
- sostare sui predellini delle porte di salita con i treni in movimento;
- sporgersi dalle porte di salita con treno in movimento;
- adoperare in servizio lenti colorate;
- utilizzare apparecchi telefonici diversi da quelli di servizio fatte salve le situazioni regolamentari in vigore;
- inviare o consultare SMS in cabina di guida durante la marcia;
- fare uso di stupefacenti;
- assumere alcool prima e durante il servizio;
- utilizzare auricolari;
- usare copricapo diversi da quelli previsti dall'uniforme divisa (es. cappucci) in quanto potrebbero impedire/ridurre la percezione uditiva o visiva;
- usare calzature aperte o sandali, al fine di evitare il rischio di scivolamenti e/o danni fisici;

- portare al collo collane portaoggetti (es.: cellulare, fischietto, chiavi, ecc...) poiché potrebbero impigliarsi alle eventuali parti sporgenti dei rotabili, tranne i cordoncini autorizzati provvisti di apposita clip di sicurezza.

Si rammenta, inoltre, che nel salire sui rotabili, il personale, deve utilizzare sempre i corrimano per sostenere il corpo e prestare la massima attenzione ad oggetti (es. borse a tracolla) che, nella fase di salita, potrebbero impigliarsi e/o compromettere l'equilibrio.

Inoltre, in aggiunta e ad integrazione a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di divieti comportamentali, è fatto altresì divieto di:

- occupare compartimenti, spazi speciali riservati o destinati a particolari servizi commerciali (es. salottini degli ETR 500);
- fumare, dormire, sdraiarsi, leggere pubblicazioni diverse da quelle di servizio;
- indossare in modo non corretto l'uniforme.

13 AGENTI CHE VIAGGIANO FUORI SERVIZIO.

Gli agenti che, pur non facendo parte dell'equipaggio del treno, viaggiano sui treni per motivi di servizio (es. comandati per prendere servizio o per ritornare in residenza), possono essere utilizzati, qualora si rendesse necessario (es. in caso di inconvenienti di esercizio o per altre incombenze derivanti da condizioni contingenti), per il tratto che essi devono percorrere.

A tale scopo, subito dopo la salita, detto personale è tenuto ad informare verbalmente il CT della sua presenza a bordo specificando la tratta del viaggio.

L'impiego di tali agenti può avvenire:

- Per ordine del gestore delle risorse;
- Su richiesta scritta (M.40a) del CT sentito il gestore delle risorse.

Nel caso in cui l'impiego in servizio di personale di accompagnamento venga richiesto dal CT, questi deve provvedere alle opportune registrazioni dell'agente utilizzato secondo le disposizioni in vigore.

Deve, inoltre, informare il Presidio Territoriale competente su tale situazione e sul tipo di personale per il quale ha disposto l'utilizzo in servizio.

Al rientro in sede, il CT compilerà breve informativa al Responsabile dell'Impianto di appartenenza.

Il personale (PdA – Macchinista – TPT) utilizzato in servizio al rientro in sede dovrà informare, per l'opportuna modifica del servizio nei sistemi informativi

aziendali, il proprio gestore risorse umane, presentando, a richiesta di quest'ultimo, copia del mod. M.40° ricevuta dal CT.

14. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

BFC	Bollettino Frenatura e Composizione
CST	Capo Servizi Treno
CT	Capotreno
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DPC	Dirigente Posto Comando (Sistema del telecomando Punto-Punto)
IA	Impianto Associato
ISR	Impianto Scorta Regionale PdA di riferimento
ITR	Impianto Trazione
MAB	Manuale Annunci a Bordo
MMAT	Manuale di Mestiere Processo Accompagnamento Treni
MMC	Manuale di Mestiere Condotta
MO.SA	Verbale elettronico di accertamento infrazioni DPR 753/80
PA88	Documento rilevazione frequentazione e segnalazioni anormalità in uso al personale della DP LH
PdA	Personale di Accompagnamento
PdC	Personale di Condotta
POLFER	Polizia Ferroviaria
SSN	Servizio Sanitario Nazionale
TPT	Tecnico Polifunzionale Treno

15 GLOSSARIO

Infortunio	Evento improvviso ed imprevisto dovuto a causa fortuita, violenta ed esterna che produce lesioni o alterazioni dell'organismo immediatamente e obiettivamente constatabili
Malore	Malattia in genere, malessere improvviso caratterizzato da turbamento e rapido venir meno delle forze, non collegabile immediatamente a cause specifiche

16. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita da DT - Sicurezza di Esercizio:

1. in formato elettronico al personale in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) il quale fornisce conferma di ricevimento mediante l'apposita funzione dell'applicativo "La mia borsa";
2. mediante il sistema informatico REDINI, a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia, di cui alla COCS 37/DT r.v. (strutture dirigenziali centrali e territoriali), che provvedono a richiedere la stampa della DEIF, in formato A5, 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)¹⁰. La distribuzione della DEIF deve avvenire con modalità descritte nel Sottoprocesso A03 della suddetta COCS 37/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 Long Haul;
- alla Gestione Operativa e Riprogrammazione (GOR) e a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

F.to Marco Caposciutti

¹⁰ Gli agenti in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) sono esclusi dalla determinazione del fabbisogno

TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.		
	50.0	50.0	51.0	51.0	51.0	51.0	51.0		
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D					
	50.0	-	-	51.0					
Verifica	A	B	C						
	50.0	50.0	50.0						
Manutenzione	SRMVA di cui alla COCS 37 r. v.								
	-								

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze cui D.Lgs 247/2010 e Decreto ANSF 4/2012, destinatario della DEIF:

Condotta DLgs. 247	A1	A4	A5	B1	B2
	50.0	50.0	50.0	51.0	51.0
Accompagnamento e formazione treno	FT-A	FT-B	AT	AT1	
	50.0	--	51.0	51.0	
Verifica	VE-V	VE-M	VE-S		
	50.0	50.0	50.0		
Manutenzione	SRMVA di cui alla COCS 37 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.

ALL. 1 – MOD. CH.69 MODIFICATO/2008 “RAPPORTO INFORMATIVO PER INFORTUNI E/O DANNI ALLE COSE DI PERSONE ESTRANEE AL GRUPPO FS”



Divisione Passeggeri N/I ⁽¹⁾
Divisione Passeggeri RegionaleTM

Mod. CH69 modificato/2008

RAPPORTO INFORMATIVO
Per infortuni e/o danni alle cose di persone estranee al Gruppo FS⁽²⁾

Oggi alle ore Località
Treno/linea Stazione
Traghetto Altro
il ⁽³⁾ sig. nato a il
residente in Via n.° Cap.
Documento di riconoscimento (tipo) n.°
Rilasciato da in data
munito di biglietto n° emesso da il
per il viaggio da a
Ha denunciato di essere rimasto ferito (parti del corpo ferite) e/o di avere subito i seguenti danni:

per il seguente motivo:

L'infortunato è impossibilitato a sottoscrivere la dichiarazione dell'infortunato.

L'infortunato si rifiuta di sottoscrivere la dichiarazione dell'infortunato.

Si trovano presenti al fatto / alla dichiarazione del suddetto i sigg. (nome, cognome, indirizzo):

- 1)
- 2)

CONSTATAZIONE DEL MATERIALE⁽⁴⁾

Numero di servizio del rotabile
Condizione accertata

E' presente alla constatazione l'Agente polfer/Altra forza dell'ordine (grado, cognome e nome):

..... del posto polfer/altro

Osservazioni:

IL VERIFICATORE/MACCHINISTA⁽⁵⁾ IL CAPOTRENO verbalizzante⁵ IL CAPOTRENO accertante⁵
(NOME e COGNOME, firma, Impianto) (NOME e COGNOME, firma, Impianto)

¹ Dipendere la dizione non occorrente

² Questo modello deve essere utilizzato anche in caso di infortunio e/o danno alle cose di agenti appartenenti al Gruppo FS che utilizzano il treno per motivi non di servizio, nonché per il personale delle Ditte Appaltatrici (WKL - AGAPE - Pulitici viaggianti, ecc.) in servizio a bordo treno.

³ In caso di infortunio di più persone, indicare le generalità, lesioni e danni da ciascuno riportati su di un elenco da allegare al presente rapporto.

⁴ Da compilarsi quando l'inconveniente è stato causato da organi del materiale rotabile, specificando lo stato della parte interessata del veicolo (porta, finestrino, soglia, gradino, viti, chiodi, ecc...) ed evidenziando l'eventuale preesistenza di difetti.

⁵ Nome e Cognome in stampatello

ALL. 2 – DICHIARAZIONE DELL'INFORTUNATO/DANNEGGIATO INTEGRATA DALLA DICHIARAZIONE LIBERATORIA.



DICHIARAZIONE DELL'INFORTUNATO/DANNEGGIATO⁽¹⁾ Informativa ai sensi dell'art. 13 Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196

Ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali". La informiamo che i dati personali e sensibili che Lei viene chiesto di conferire in occasione della dichiarazione da Lei resa al personale della nostra Società, saranno trattati per le finalità strettamente necessarie e connesse alla gestione della segnalazione a Trenitalia S.p.A. dell'evento dannoso da lei riferito. Per tale finalità, il conferimento dei Suoi dati è necessario, in quanto senza di essi il personale non potrà ricevere la Sua dichiarazione e rilasciarne copia.

Modalità trattamento

I Suoi dati personali saranno trattati su supporto cartaceo e magnetico mediante strumenti manuali e informatici, adottando misure idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza dei dati stessi.

I Suoi dati non saranno comunicati ad altri soggetti, né saranno in alcun modo oggetto di diffusione e ne verranno a conoscenza, in qualità di Responsabili; il Responsabile di Vendita e Assistenza N/I della Divisione Passeggeri N/I e il Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale della Trenitalia S.p.A., il Responsabile della Sede territoriale di competenza di Ferservizi S.p.A., nonché in qualità di incaricati i soggetti designati dai predetti Responsabili.

Titolare e responsabile del trattamento

Titolare del trattamento è Trenitalia S.p.A., con sede in Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma.

Diritto degli interessati

In ogni momento, nei confronti dei predetti soggetti, potrà esercitare i Suoi diritti dell'art. 7 del D. Lgs. 196/03, ivi compreso il diritto di ottenere: la conferma dell'esistenza di dati personali che La riguardano e di conoscerne il contenuto e l'origine, verificarne l'esattezza o chiederne l'integrazione o l'aggiornamento oppure la rettifica; di chiedere la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge; nonché di opporsi in ogni caso, per motivi legittimi, al loro trattamento.

DICHIARAZIONE DI CONSENSO PER IL TRATTAMENTO DI DATI SENSIBILI

In relazione all'informativa che mi è stata fornita dal titolare del trattamento ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 30 giugno 2003 n. 196, acconsento al trattamento dei miei dati sensibili per le finalità strettamente necessarie e connesse alla gestione della segnalazione a Trenitalia S.p.A. dell'evento dannoso da me riferito

Data

Firma

TRENO del

Il sottoscritto

Nato a il Residente in via

n° CAP

Documento di riconoscimento (tipo) n°

Rilasciato da in data

Munito di biglietto n° rilasciato il da

Per il viaggio da a

DICHIARA di

Essersi infortunato e/o di avere subito danni alle cose di sua proprietà

ed afferma che tale evento si è verificato nelle seguenti circostanze:

Data Firma dell'infortunato/danneggiato

N.B. – Sezione da compilare soltanto in caso di infortunio

Invitato dal personale di Trenitalia S.p.A. a scendere dal treno per ricevere le necessarie cure mediche, dichiaro:

- ☐ di volere proseguire il viaggio sollevando la società Trenitalia S.p.A. da qualunque responsabilità derivante da tale circostanza.
☐ di volere scendere dal treno

Data Firma dell'infortunato/danneggiato

¹ Il Presente modulo deve essere compilato di proprio pugno da parte del viaggiatore infortunato/danneggiato ed allegato al mod. "Ch69 modificato/2008".

ALL. 3 – DICHIARAZIONE TESTIMONE PRESENTE ALL'INFORTUNIO/DANNO (OD ALLA DICHIARAZIONE) DI VIAGGIATORE



DICHIARAZIONE DEL TESTIMONE PRESENTE ALL'INFORTUNIO/DANNEGGIAMENTO DEL VIAGGIATORE O ALLA DICHIARAZIONE DEL VIAGGIATORE INFORTUNATO/DANNEGGIATO ⁽¹⁾ Informativa ai sensi dell'art. 13 Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196

Ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", La informiamo che i dati personali e sensibili che Le viene chiesto di conferire in occasione della dichiarazione da Lei resa al personale della nostra Società, saranno trattati per le finalità strettamente necessarie e connesse alla gestione della segnalazione a Trenitalia S.p.A. dell'evento dannoso da lei riferito. Per tale finalità, il conferimento dei Suoi dati è necessario, in quanto senza di essi il personale non potrà ricevere la Sua dichiarazione e rilasciarne copia.

Modalità trattamento

I Suoi dati personali saranno trattati su supporto cartaceo e magnetico mediante strumenti manuali e informatici, adottando misure idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza dei dati stessi.

I Suoi dati non saranno comunicati ad altri soggetti, né saranno in alcun modo oggetto di diffusione e ne verranno a conoscenza, in qualità di Responsabili, il Responsabile di Vendita e Assistenza N/I della Divisione Passeggeri N/I e il Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale della Trenitalia S.p.A., il Responsabile della Sede territoriale di competenza di Ferservi S.p.A., nonché in qualità di incaricati i soggetti designati dai predetti Responsabili.

Titolare del trattamento

Titolare del trattamento è Trenitalia S.p.A., con sede in Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma.

Diritto degli interessati

In ogni momento, nei confronti dei predetti soggetti, potrà esercitare i Suoi diritti dell'art. 7 del D. Lgs. 196/03, ivi compreso il diritto di ottenere: la conferma dell'esistenza di dati personali che La riguardano e di conoscerne il contenuto e l'origine, verificarne l'esattezza o chiederne l'integrazione o l'aggiornamento oppure la rettificazione, di chiedere la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge; nonché di opporsi in ogni caso, per motivi legittimi, al loro trattamento.

Data Firma

TRENO del

Il sottoscritto di

Nato a il Residente in via

n° CAP

Documento di riconoscimento (tipo) n°

Rilasciato da in data

Munito di biglietto n° rilasciato il da

Per il viaggio da a

DICHIARA di

Essersi trovato presente al ferimento/danneggiamento subito dal Sig. / alla dichiarazione del Sig. ⁽²⁾

ed afferma che tale evento si è verificato nelle seguenti circostanze / che il viaggiatore sopra indicato ha dichiarato quanto segue:

Data Firma del testimone

¹ Il Presente modulo deve essere compilato di proprio pugno da parte del testimone presente all'infortunio/danneggiamento a carico di un viaggiatore e deve essere allegato al mod. "Ch69 modificato/2008".

² cancellare la dizione non occorrente.

ALL. 4 – DICHIARAZIONE LIBERATORIA ACCOMPAGNATORE MAGGIORENNE DI VIAGGIATORE MINORENNE INFORTUNATO/DANNEGGIATO.



DICHIARAZIONE LIBERATORIA DI CHI ESERCITA LA POTESTÀ GENITORIALE SUL VIAGGIATORE MINORENNE IN CASO DI INFORTUNIO/DANNO ⁽¹⁾ Informativa ai sensi dell'art. 13 Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196

Ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", La informiamo che i dati personali e sensibili che Lei viene chiesto di conferire in occasione della dichiarazione da Lei resa al personale della nostra Società, saranno trattati per le finalità strettamente necessarie e connesse alla gestione della Sua dichiarazione a Trenitalia S.p.A. Per tale finalità, il conferimento dei Suoi dati è necessario, in quanto senza di essi il personale non potrà ricevere la Sua dichiarazione e rilasciarne copia.

Modalità trattamento

I Suoi dati personali saranno trattati su supporto cartaceo e magnetico mediante strumenti manuali e informatici, adottando misure idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza dei dati stessi.

I Suoi dati non saranno comunicati ad altri soggetti, né saranno in alcun modo oggetto di diffusione e ne verranno a conoscenza, in qualità di Responsabili: il Responsabile di Vendita e Assistenza NII della Divisione Passeggeri NII e il Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale della Trenitalia S.p.A., il Responsabile della Sede territoriale di competenza di Ferservizi S.p.A., nonché in qualità di incaricati i soggetti designati dai predetti Responsabili.

Titolare e responsabile del trattamento

Titolare del trattamento è Trenitalia S.p.A., con sede in Piazza della Croce Rossa 1, 00161 Roma.

Diritto degli interessati

In ogni momento, nei confronti dei predetti soggetti, potrà esercitare i Suoi diritti dell'art. 7 del D. Lgs. 196/03, ivi compreso il diritto di ottenere la conferma dell'esistenza di dati personali che La riguardano e di conoscerne il contenuto e l'origine, verificarne l'esattezza o chiederne l'integrazione o l'aggiornamento oppure la rettificazione, di chiedere la cancellazione, la trasformazione in forma anonima o il blocco dei dati trattati in violazione di legge, nonché di opporsi in ogni caso, per motivi legittimi, al loro trattamento.

Data

Firma

TRENO del

Il sottoscritto
.....

Nato a Residente in via
.....

n° CAP
.....

Documento di riconoscimento (tipo) n°
.....

Rilasciato da in data
.....

Munito di biglietto n° rilasciato r da
.....

Per il viaggio da a
.....

DICHIARA di

Rifiutare l'intervento del personale del SSN e/o il ricovero presso una struttura sanitaria del minore di cui è accompagnatore e di volere proseguire il viaggio.

Consapevole di questa sua decisione, solleva da qualsiasi responsabilità la Società Trenitalia S.p.A.

Data Firma di chi esercita la potestà genitoriale:

¹ Il Presente modulo deve essere compilato di proprio pugno da parte DELL'ACCOMPAGNATORE che esercita la potestà genitoriale, in caso di infortunio/danno o malore di viaggiatore minorenni, per il quale viene rifiutato l'intervento del personale del SSN od il ricovero presso una struttura sanitaria e, deve essere allegato al mod. "Ch69 modificato/2008".

ALL. 5 – MODELLO RAPPORTO INFORMATIVO DA COMPILARE A CURA CT PER SEGNALAZIONE SU INFORTUNIO/DANNO/MALORE DI VIAGGIATORE.



Modello di relazione da compilare a cura del CT per la segnalazione di malore/infortunio/danno di viaggiatore⁽¹⁾

Al Responsabile

Impianto

di

Oggetto⁽²⁾:	Infortunio Danno a cose di proprietà Malore	Occorso a⁽²⁾	Viaggiatore. Dipendente Gruppo FS presente in treno per motivi connessi al servizio ma non facente parte dell'equipaggio del treno. Componente equipaggio treno.
-------------------------------	--	--------------------------------	---

Il sottoscritto

Qualifica maltr. Imp. Appartenenza

In servizio sul treno n° del da a

con le mansioni di: (2) Capotreno (2) Cst (2) Capotreno e Secondo agente per servizio di condotta ad Agente unico

in relazione all'oggetto segnala quanto di seguito:

(2) nella località di servizio di

(2) tra le località di e di

(2) in prossimità di

si è manifestato quanto indicato in oggetto al Sig.

Sono stati presi i seguenti provvedimenti:

Da compilare in caso di infortunio/malore:

Il soccorso è stato prestato da:

da medico presente a bordo treno (2)

da medico intervenuto con 118 (2)

altro personale medico (es. infermiere) (2)

Generalità del sanitario che ha prestato il soccorso

Osservazioni:

Data Firma del Capotreno

¹ Da consegnare all'impianto di appartenenza.

² Barrare la casella che interessa.

ALL 3-B



Direzione Tecnica
Direttore

DEIF n° 21.1	
del 31.05.2012	
In vigore dalle ore 0,01 del 04.06.12	
DISPOSIZIONI PER IL PDC ED IL PDA IN CASO DI INCONVENIENTE DI ESERCIZIO IN GALLERIA	
Annulla e sostituisce	Integra
▪ DEIF 21.0 DEL 1.12.2009	▪ Disposizione di esercizio RFI N° 18 del 30.11.09: "Pro- cedura per l'arresto dei treni in emergenza sulle linee in galleria con PdE"

INDICE

1. PREMESSA	2
2. INTRODUZIONE	2
3. RUOLI E RESPONSABILITÀ DEL PDC E DEL PDA	3
3.1 <i>Compiti del PdC</i>	<i>6</i>
3.2 <i>Compiti del PdA</i>	<i>7</i>
3.3 <i>Evacuazione dal treno ed esodo dei viaggiatori dalla galleria</i>	<i>9</i>
3.4 <i>Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta</i>	<i>10</i>
4. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI	11
5. DISTRIBUZIONE	11
TABELLA	13
ALLEGATI - DIAGRAMMI DI FLUSSO PER I 7 SCENARI INCIDENTALI	14

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

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.

3. RUOLI E RESPONSABILITÀ DEL PdC E DEL PdA

Il PdC e il PdA, al verificarsi di uno dei 7 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 7 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 necessaria);
- 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 attivare il segnale di prudenza generalizzata 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, 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 a 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 alle 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'anormalità 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 (dove presente) 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 anormalità 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 anormalità 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 posi-

zionare 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, il dimezzamento, 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):
 - 1. comunica al PdC ed al DM/ DCO il numero di persone presenti sul convoglio evidenziando eventuali situazioni particolari (es. presenza di persone con disabilità con carrozzella);
 - 2. 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;
 - 3. si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i passeggeri abbiano abbandonato le vetture interessate dall'evento incidentale;
 - 4. vieta la discesa dei passeggeri lato interbinario a meno che non abbia acquisito la certezza della sospensione della circolazione;
 - 5. indirizza i passeggeri verso la via d'esodo dalla galleria più vicina ovvero la più praticabile.
- g) 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):
 - in via prioritaria tenta di spegnere il principio di incendio con gli estintori a bordo
 - 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 verbale se 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, 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 con disabilità o mobilità ridotta

Il PdA deve comunicare al DM/DCO la presenza sul convoglio di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta, 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	Posto d'Esodo
PEI	Piano di Emergenza Interno

5. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita per via telematica da DT - Sicurezza di Esercizio a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia di cui alla COCS 37.1/DT del 30/9/11 (strutture dirigenziali centrali e territoriali).

Conformemente al dettato della citata COCS (Sottoprocesso A02), le SR/SRP assicurano:

- la riproduzione cartacea della DEIF, in formato A5 e la sua distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in calce, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso;

- la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità descritte nel Sottoprocesso A02 della suddetta COCS acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea);

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;

- a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;

- agli Impianti Treno, agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

Le SRS, a loro volta, provvederanno alla riproduzione della DEIF in

DEIF n° 21.1 del 31.05.2012
“Disposizioni per il PdC ed il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria”

formato A5 ed alla sua distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in calce, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso.

F.to Donato Carillo

TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	----	8.2	8.2	8.2	8.2	35.0	8.2
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D			
	----	----	----	16.1			
Verifica	A	B	C				
	----	----	----				
Manutenzione	Competenza su organi di sicurezza						

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

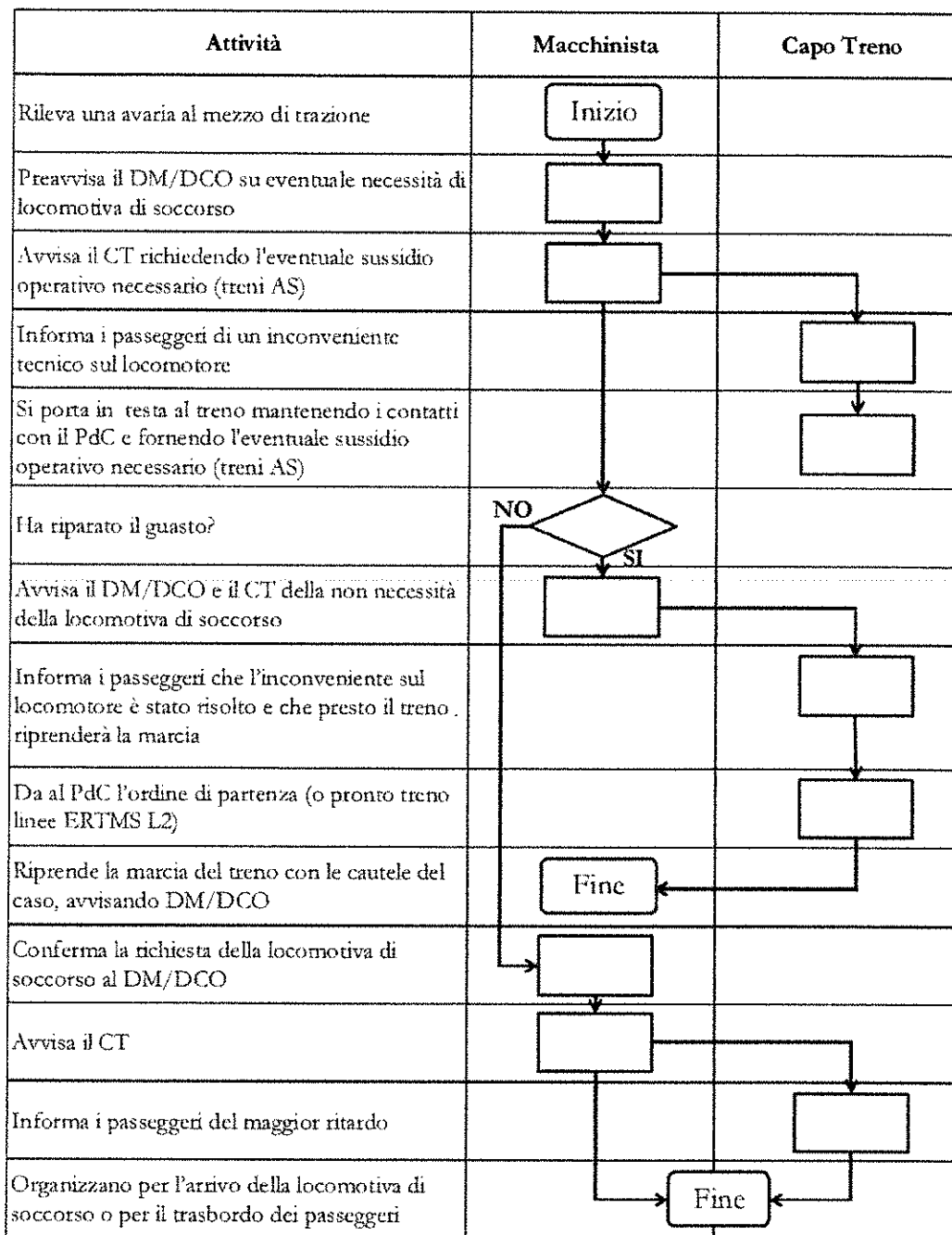
Elenco allegati

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

Allegato 1a

Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica al mezzo di trazione

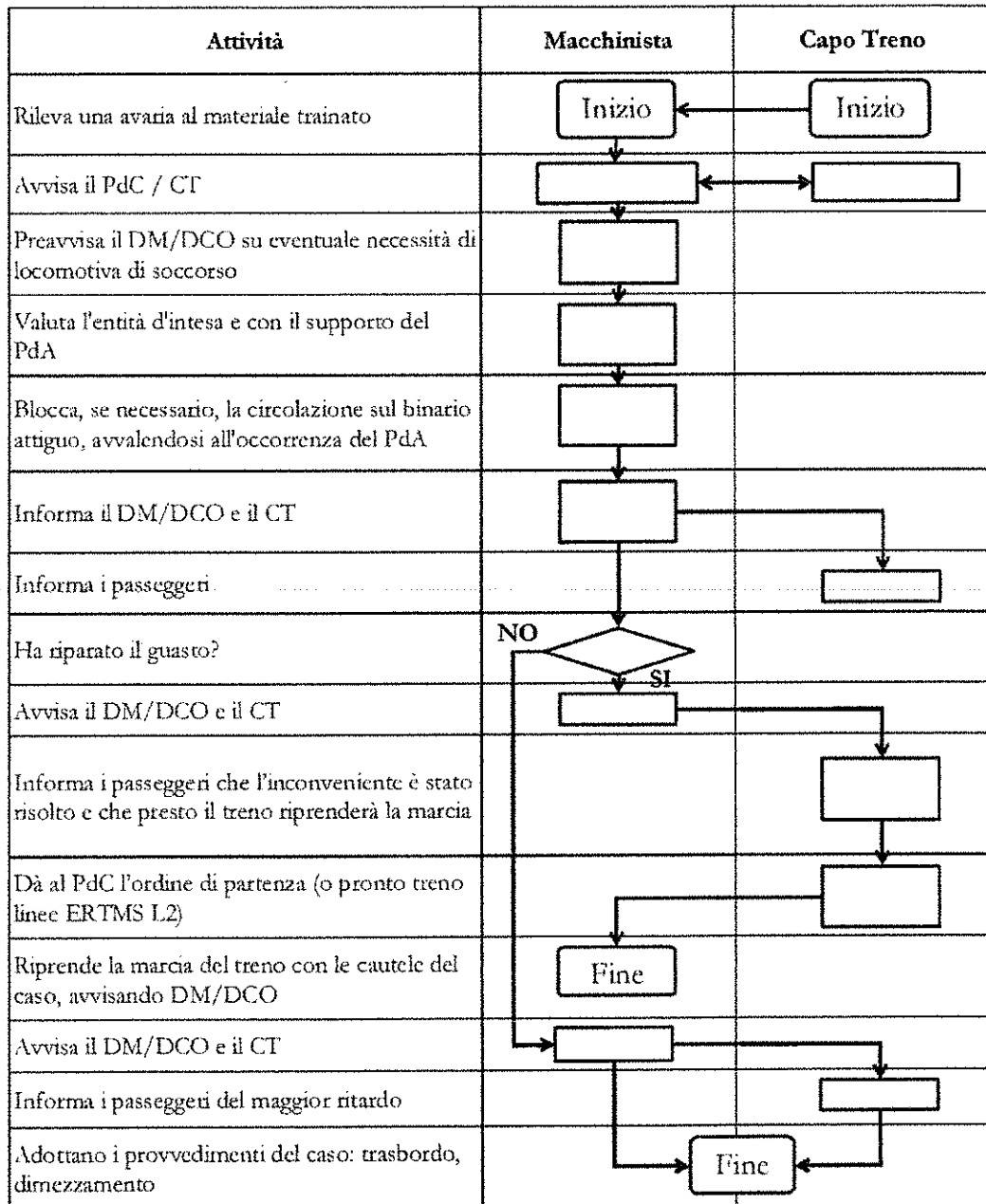
NB: Sulla linea AC/AV Firenze Bologna (tratta Firenze Castello - PdE Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdE esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.



Allegato 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.



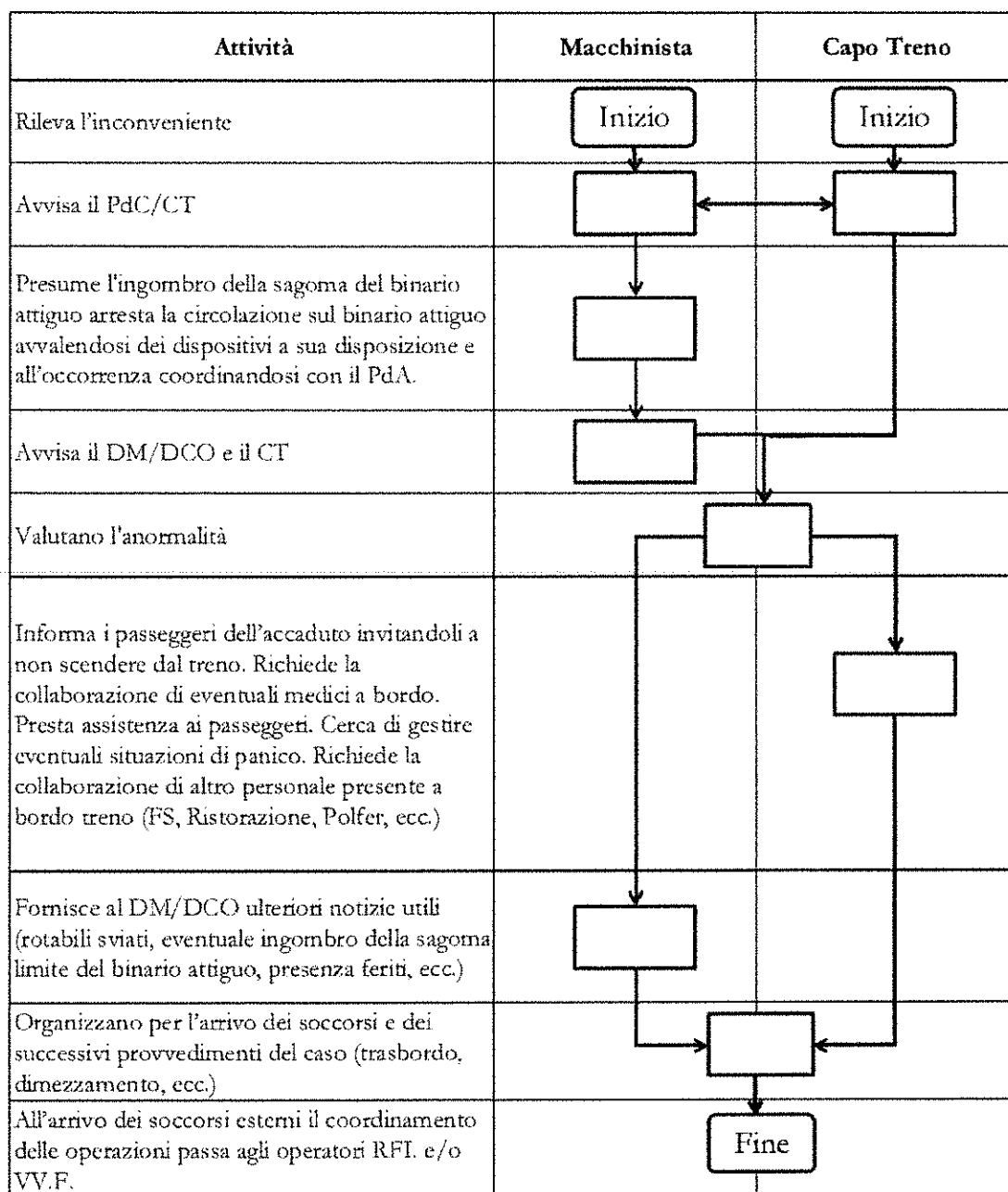
Allegato 2

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	

Allegato 3

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



Allegato 4

Principio d'incendio su un treno merci fermo in galleria

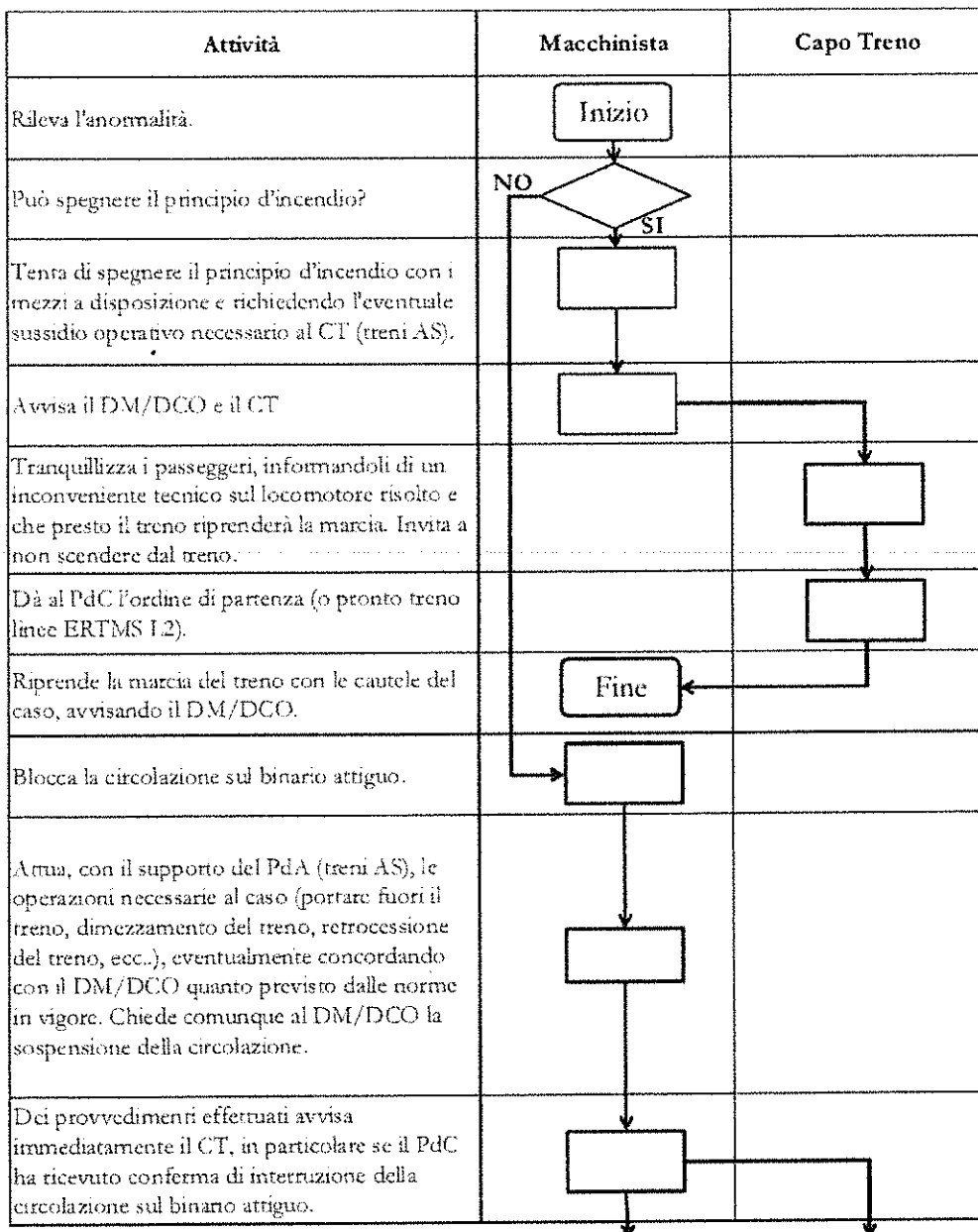
NB: Sulla linea AC/AV Firenze Bologna (tratta Firenze Castello - PdE Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdE esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.

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	

Allegato 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 - PdF Savena) il PdC dovrà avvisare immediatamente il DCO specificando se l'arresto del treno può avvenire in corrispondenza di PdF esterno alla galleria o se debba avvenire immediatamente.



DEIF n° 21.1 del 31.05.2012
"Disposizioni per il PdC ed il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria"

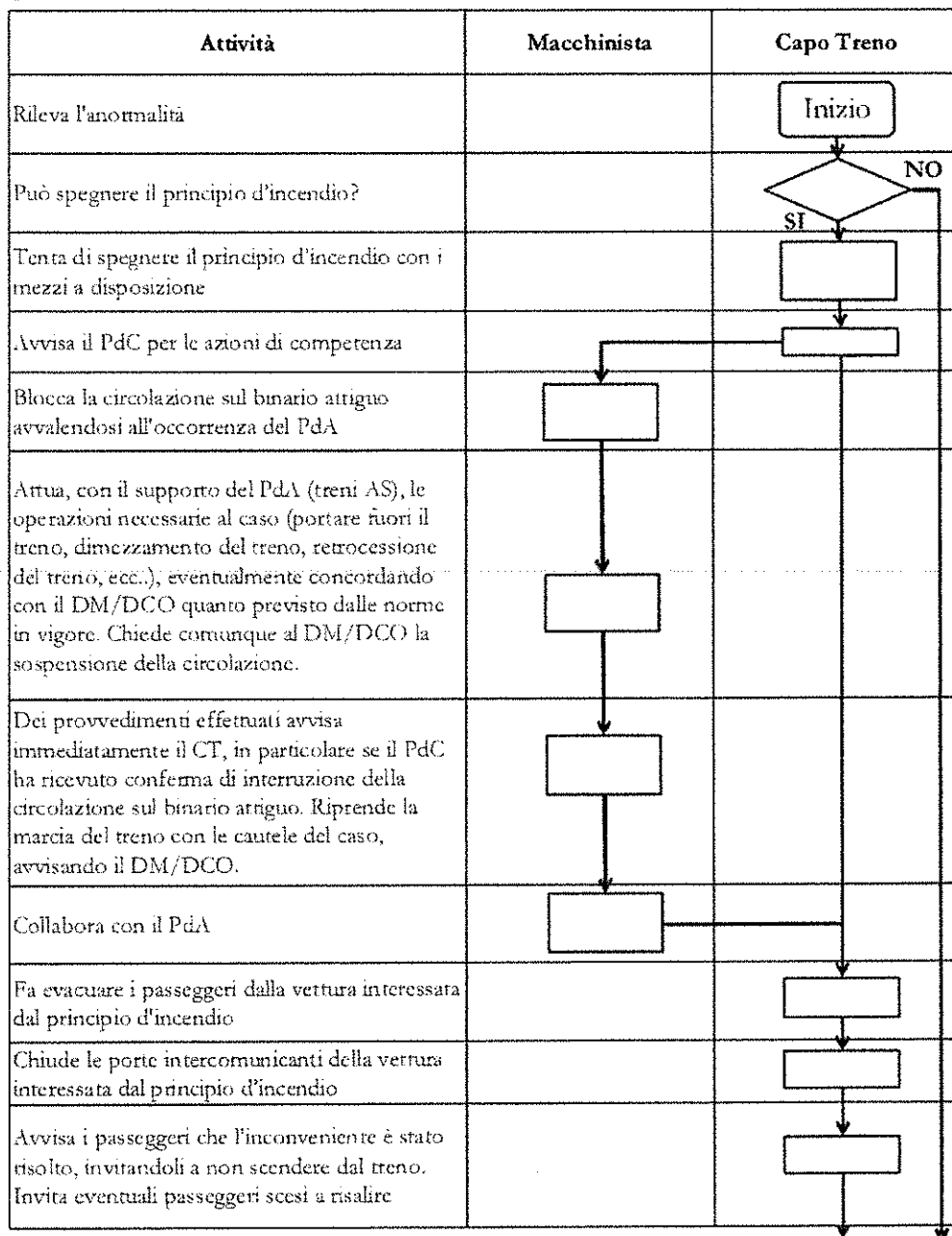
Segue Allegato 5a

<i>Attività (segue)</i>	<i>Macchinista (segue)</i>	<i>Capo Treno (segue)</i>
Richiede la collaborazione di altro personale presente a bordo treno (FS, personale della ristorazione, Polfer, ecc.).		
Gestisce eventuali situazioni di panico tra i passeggeri.		
In caso di necessità di esodo ne danno comunicazione, d'intesa, al DM/DCO		
Ricevuta dal DM/DCO conferma della avvenuta interruzione della circolazione sul binario attiguo, nei treni con consenso apertura porte dalla cabina di guida, concorda con il PdC la modalità d'apertura porte (a cura PdC o eseguita con consenso locale dal PdA secondo le circostanze)		
Avvisa i passeggeri utilizzando i mezzi di comunicazione a disposizione, 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		
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		
Si accerta ove possibile che tutti i passeggeri abbiano abbandonato il 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 gallerie 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.		
Al l'arrivo dei soccorsi esterni il coordinamento delle operazioni passa agli operatori RFI e/o ai VVF.		

Allegato 5b

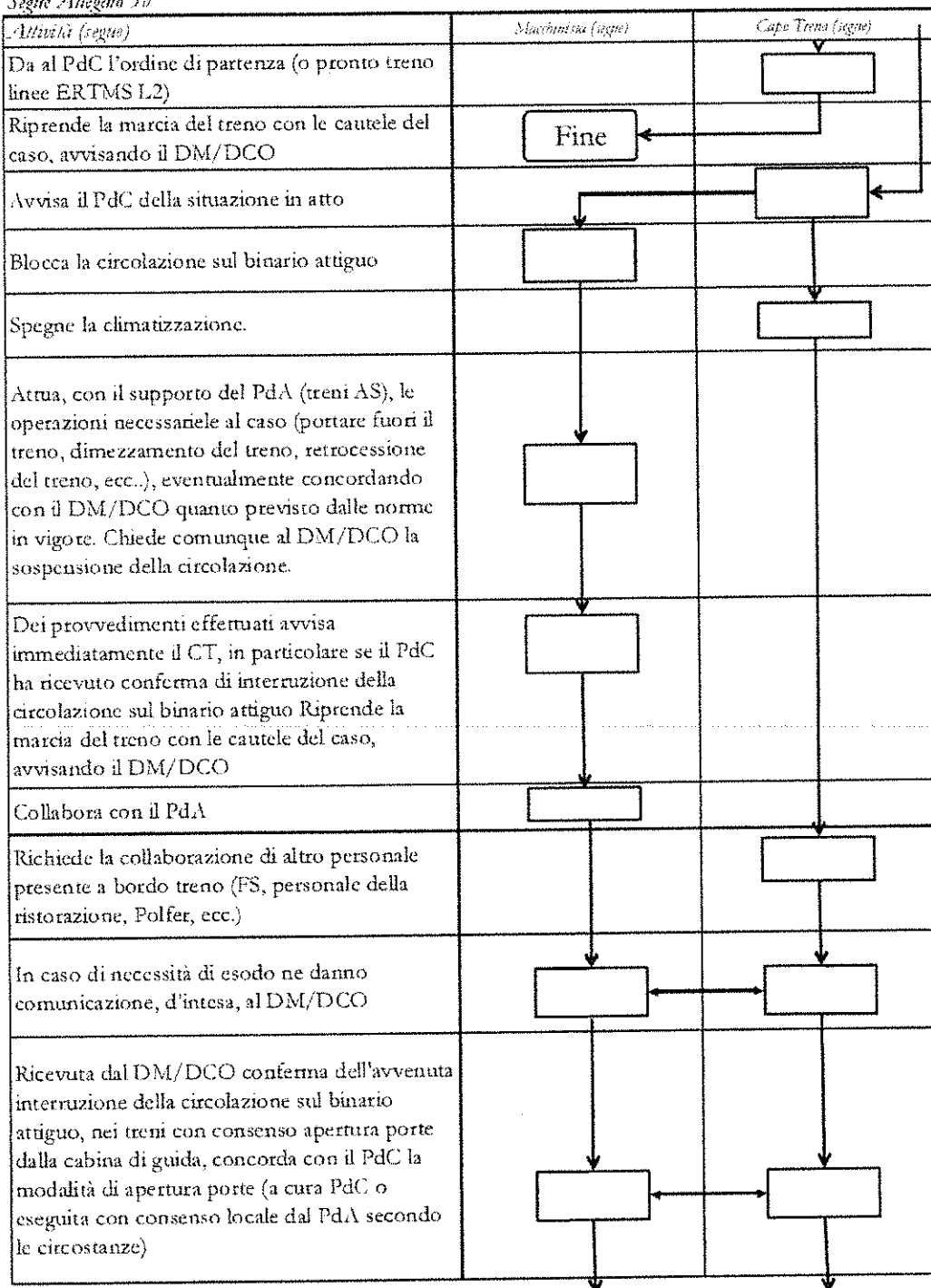
Principio di incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria (incendio al materiale trainato)

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.







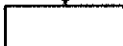


DEIF n° 21.1 del 31.05.2012
"Disposizioni per il PdC ed il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria"

Segue Allegato 5b



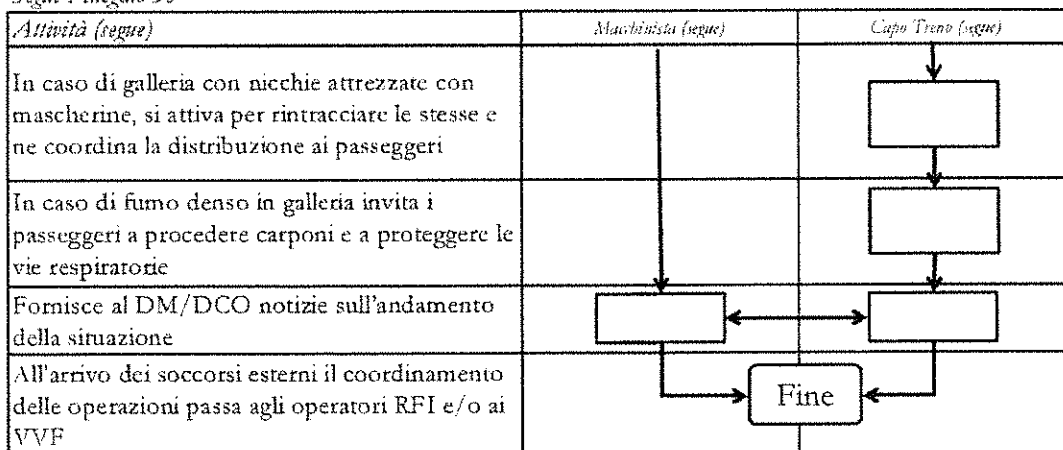
DEIF n° 21.1 del 31.05.2012
“Disposizioni per il PdC ed il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria”

Segue Allegato 5b

<i>Attività (segue)</i>	<i>Macchinista (segue)</i>		<i>Capo Treno (segue)</i>
-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 - 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			↓ 
	↓		↓

DEIF n° 21.1 del 31.05.2012
“ Disposizioni per il PdC ed il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria ”

Segue Allegato 5b



Allegato 6

Incidente ad un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose, con deragliamento 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	

Allegato 7

Incidente ad un treno merci adibito al trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri, con principio d'incendio

<p>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.</p> <p>In linea di massima, valgono per PdC e PdA dei due treni coinvolti le seguenti indicazioni:</p>	
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.

Direzione Tecnica
 Direttore

DEIF n° 30.2

del 30 settembre 2013

In vigore dalle ore 00,01 del 20 ottobre 2013

ATTIVITÀ IN CASO DI ANORMALITÀ DI ESERCIZIO E GESTIONE DELLE EMERGENZE

Annulla e sostituisce	Integra
DEIF n. 30.1 del 10 giugno 2013	Manuale di Mestiere – Processo Condotta di Trenitalia
Le modifiche rispetto alla DEIF 30.1 sono riportate a margine col simbolo	ISPAT di Trenitalia DEIF e altri testi normativi vigenti in materia

INDICE

1.	PREMESSA	2
2.	PRINCIPI GENERALI	2
3.	COMUNICAZIONI	3
4.	COMPITI DEL PDC	4
5.	COMPITI DEL PDA	7
6.	COMPITI DEL PERSONALE DIVERSO DAL PDC E DAL PDA O NON IN SERVIZIO PRESENTI A BORDO TRENO	9
7.	PERSONALE DELLE SALE OPERATIVE	9
8.	DISTRIBUZIONE	9
9.	TABELLA	11

1. PREMESSA

La presente DEIF disciplina le attività che il personale deve svolgere in caso di anomalità di esercizio che generino ripercussioni sulla circolazione ovvero conseguenze per la clientela o per il personale, e per le quali risulti necessario gestire le conseguenti situazioni di emergenza.

La presente DEIF integra le norme di esercizio vigenti in materia; per emergenze specifiche vale in particolare quanto disciplinato da:

- DEIF 21 “*Disposizioni per il PdC ed il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria*” revisione vigente;
- DEIF n.12 “*Trasporto delle merci pericolose sull’infrastruttura ferroviaria nazionale – Gestione delle emergenze*” revisione vigente;
- DEIF n. 13 “*Gestione di situazioni connesse ad inconvenienti di esercizio ed all’assistenza della clientela e dell’equipaggio treno*” revisione vigente.

Scopo della presente DEIF è pure quello di recepire, per la parte di competenza di Trenitalia, la Disposizione di Esercizio RFI n° 9/2013 del 21/05/2013 (non consegnata al personale).

Tale disposizione disciplina le comunicazioni di sicurezza intercorrenti fra Agente di Condotta e Regolatore della Circolazione (DM/DCO/DPC) riguardanti la rilevazione di indebita presenza di persone o animali di grossa taglia sull’infrastruttura ferroviaria, ai sensi del DPR n 753/1980.

Il Personale di Condotta (PdC) deve segnalare prontamente al Gestore Infrastruttura, nei modi d’uso, qualsiasi evento anomalo verificatosi sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale che abbia pregiudicato o che avrebbe potuto pregiudicare la sicurezza della circolazione dei treni (compresi i danni ai viaggiatori a bordo treno o durante la salita/discesa a treno fermo) o dell’esercizio ferroviario.

Le modalità operative per tale segnalazione sono regolate dalla vigente normativa.

In particolare per l’indebita presenza di persone o animali di grossa taglia si dispone quanto riportato al punto 4 – A.

2. PRINCIPI GENERALI

In tutti i casi di anomalità il personale di Trenitalia coinvolto deve operare, seguendo le disposizioni vigenti, per garantire una fattiva e tempestiva collaborazione con il personale del Gestore Infrastruttura (GI), anche in raccordo con personale dipendente da Soggetti esterni (Vigili del Fuoco, Polfer, Protezione Civile,

...) o, su richiesta del GI, con altre Imprese Ferroviarie eventualmente coinvolte, nonché per l'informazione e l'assistenza alla clientela negli impianti e sui treni, per una efficace gestione della emergenza.

3. COMUNICAZIONI

- a) Al verificarsi di una anomalità rilevata durante il servizio è obbligo darne immediata comunicazione, con le modalità previste e mantenendo attivi i flussi di comunicazione per aggiornamenti:

da parte del PdC al regolatore della circolazione (DM/DCO/DPC) interessato;

da parte del Capotreno/Personale di Accompagnamento Treni (PdA) ovvero, in sua assenza o se ritenuto più opportuno o se diversamente specificato, da parte del PdC, all'Operatore della Sala Operativa (SO) territoriale/di Prodotto di riferimento.

La comunicazione dovrà avvenire con i dispositivi di comunicazione a disposizione (telefono cellulare GSM-R, telefono lungo linea, ecc...), fornendo all'interlocutore tutti i possibili elementi informativi per dar modo di definire i successivi provvedimenti.

- b) Eventuale altro personale presente sul treno provvederà a segnalare l'anormalità al Capotreno, se presente, o al PdC nei treni senza Capotreno. Nel primo caso il Capotreno, secondo le procedure in uso, informerà il PdC, se interessato.

In ogni caso, chiunque rilevi una anomalità è tenuto ad informare, sulla base della tipologia dell'evento, gli operatori di Trenitalia quali la SO di riferimento o il Responsabile di Impianto o altro personale, anche non di Trenitalia, eventualmente interessato (es. personale delle Ditte operanti in impianto che svolgono attività di manovra) nonché gli operatori del GI (DM/DCO...) per eventi anche di loro interesse.

- c) In particolare, al rilevamento dell'anormalità, la comunicazione verso il Regolatore della Circolazione (DM/DCO/DPC) e verso l'Operatore della SO deve contenere:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama,
- numero del treno e tipologia di materiale rotabile;

- la posizione del treno con tutte le indicazioni (progressiva chilometrica, o del punto singolare della linea, o dell'opera d'arte, o della galleria) che ne consentano l'individuazione;
 - la descrizione sintetica dei fatti accaduti, dei passeggeri o del personale coinvolti e della entità dei danni riscontrabili al momento;
 - il numero di identificazione ed il codice delle merci pericolose eventualmente trasportate con eventuali iscrizioni o etichette di pericolo applicate al carro e, nel caso in cui le merci pericolose siano direttamente coinvolte o a rischio di essere coinvolte, tutte le informazioni richieste dalla Scheda d'Emergenza in possesso del PdC, come previsto nella DEIF 12 r. v.;
 - l'eventuale ingombro della sagoma del binario attiguo;
 - nei casi di treni fermi in linea si dovrà specificare se sono interessati gli impianti di trazione elettrica, se esiste la possibilità di un pantografo efficiente e la eventuale necessità di condizionamento del pantografo;
 - le condizioni/fabbisogni della clientela, con evidenza della necessità di trasbordo nonché della sussistenza delle condizioni di fattibilità dello stesso;
 - l'eventuale preavviso di richiesta locomotiva di soccorso;
 - l'eventuale necessità del carro soccorso;
 - gli eventuali treni interessati dall'inconveniente, se in possesso dell'informazione.
- d) In relazione ai compiti di cui ai paragrafi successivi, e nelle condizioni di treno fermo, i contatti successivi con il Regolatore della Circolazione (DM/DCO/DPC) saranno tenuti dal PdC.
- e) Si sottolinea l'importanza di fornire una puntuale informativa sullo scenario in essere e sulla sua evoluzione in modo che il GI attivi e tenga aggiornata l'organizzazione di soccorso e gli operatori interni ed esterni (VVFF, ASL, ecc.). L'efficacia delle attività di soccorso è dunque condizionata da un esauriente e puntuale flusso informativo tra operatori di bordo e di terra.

Sono previsti in particolare i seguenti compiti per il personale dei treni.

4. COMPITI DEL PDC

A – Indebita presenza di persone o animali di grossa taglia sull'Infrastruttura Ferroviaria

L'Agente di Condotta che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve immediatamente comunicare tale anomalità al Regolatore della Circolazione di giurisdizione, utiliz-

zando prioritariamente il GSM-R, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento ed attivando, se necessario, contestualmente la funzione GSM-R della “chiamata di emergenza”.

La segnalazione di cui sopra può essere effettuata anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse, e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori dal treno (DEIF 4 r. v.).

Il regolatore della circolazione che riceve la segnalazione di cui sopra, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (es. interruzione della circolazione), dovrà praticare ai treni interessati, nei modi d'uso e fino alla comprovata libertà della sede ferroviaria, la seguente prescrizione:

“Non superate velocità di 30 km/h emettendo ripetuti fischi da _____ (località di servizio o cippo chilometrico) a _____ (località di servizio o cippo chilometrico) per _____ (motivo)”.

La delimitazione del tratto interessato dall'anormalità può essere individuata in una località di servizio o in un cippo chilometrico; nel caso in cui la stessa sede sia comune a più linee con cippi chilometrici non coincidenti, il tratto sarà delimitato solo da località di servizio.

Il regolatore della circolazione dovrà inoltre avvisare verbalmente gli agenti di condotta dei treni circolanti - in ambedue i sensi - sul tratto in oggetto successivamente a quello che ha fatto la segnalazione, al fine di avere informazioni riguardo al persistere dell'anormalità precedentemente segnalata.

L'Agente di Condotta, percorso il tratto indicato nella prescrizione sopra, qualora non abbia rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, ne dovrà informare tramite comunicazione registrata il DM/DCO/DPC di giurisdizione, al fine di interrompere l'applicazione della procedura di anomalità in oggetto.

Delle suddette comunicazioni intercorse con il regolatore della circolazione, il PdC dovrà informare il Capotreno il quale dovrà estendere l'informazione alla Sala Operativa territoriale/di Prodotto (nei treni senza Capotreno provvederà direttamente il PdC).

B – Compiti del PdC da svolgere di concerto col PdA

Il Personale di Condotta:

- 1) adotta, anche in collaborazione con il PdA - ove presente e per quanto di competenza di quest'ultimo - i provvedimenti necessari per la sicurezza della circolazione, quali l'immobilizzazione del materiale, ecc.;
- 2) dopo avere svolto le operazioni prioritarie richieste dalla normativa collabora con il PdA, ove presente, per le operazioni di primo intervento (eventuale spe-

gnimento di principi d'incendio sul materiale trainato, eventuale trasbordo dei passeggeri, ecc.);

- 3) attiva, d'intesa con il PdA, il consenso apertura porte per l'eventuale trasbordo dei passeggeri, solo dopo aver acquisito, ove necessaria, la conferma da parte del DM/DCO/DPC del blocco della circolazione sul binario attiguo;
- 4) sui treni viaggiatori, 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.

C - Incendio

Il PdC 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.

D – Anormalità al materiale rotabile

Il Personale di Condotta:

- 1) nel caso di anomalità al materiale rotabile (mezzi di trazione e, ove previsto, materiale rimorchiato), anche a seguito intervento del PdA di cui al successivo punto 5 lettera F, effettua una prima valutazione dello stato dello stesso e della eventuale necessità di interventi di condizionamento e/o ripristino; in tutti i casi, le condizioni di ripresa della marcia dovranno essere notificate al regolatore della circolazione e alla SO territoriale/di prodotto;
- 2) a seguito di inconvenienti di esercizio che abbiano recato anomalità al materiale rotabile, la cui risoluzione non sia già disciplinata da specifiche norme/procedure (es. utilizzo guida depannage, diagnostica ecc.), il PdC deve procedere a “condizioni degradate” fino alla località di intervento del personale tecnico specializzato (verifica o manutenzione) che sarà programmato a cura della Sala Operativa al fine di coadiuvare il PdC nella decisione delle condizioni di ripresa della marcia.

Tali “condizioni degradate”, da parte del PdC:

- dovranno essere concordate con:
 - il Reperibile Help Desk telefonico se previsto, oppure con:
 - il reperibile avente il ruolo Operativo Territoriale (per Divisione) per Manutenzione di cui alla CO 138/AD r. v. (il recapito telefonico di detto Reperibile sarà fornito al PdC da parte della SO);
- dovranno essere notificate al regolatore della circolazione e alla SO territoriale/di prodotto.

3) In caso di intervento del personale del GI per anomalità che necessitano il condizionamento di parti in avaria sull'imperiale (es. rottura del pantografo), provvede a prendere in consegna le parti recuperate dopo il condizionamento.

E – Inconvenienti a trasporti di merci pericolose

Nel caso di inconveniente a un trasporto di merci pericolose, il primo agente e il secondo agente di condotta assumono rispettivamente il ruolo di Coordinatore dell'emergenza ed Addetto all'emergenza, ed eseguono quanto disposto dalla DEIF 12.

5. COMPITI DEL PDA

A - Principio d'incendio a bordo

Il PdA:

- 1) tenta di spegnere il principio di incendio con gli estintori a bordo invitando i viaggiatori ad allontanarsi;
- 2) non riuscendo a spegnerlo, avvisa il PdC 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.

B - Evacuazione dei passeggeri

Il PdA:

- 1) comunica al PdC e alla SO di riferimento il numero di persone presenti sul convoglio, evidenziando eventuali situazioni particolari, in particolare la presenza di persone con disabilità o mobilità ridotta;
- 2) a treno fermo, dopo aver acquisito, ove necessaria, la conferma del blocco della circolazione sul binario attiguo, concorda con il PdC le modalità per l'apertura delle porte;
- 3) indica ai passeggeri la direzione per abbandonare il convoglio e provvede alla messa in opera delle scalette per il trasbordo sui rotabili dove sono previste;
- 4) si accerta, per quanto possibile, che tutti i passeggeri abbiano abbandonato le carrozze interessate dall'evento incidentale;
- 5) vieta la discesa dei passeggeri lato interbinario, a meno che non abbia acquisito la certezza della sospensione della circolazione;
- 6) in caso di incendio, valuta con il PdC l'opportunità di sezionare il convoglio al fine di limitare il propagarsi delle fiamme.

C – Incidente

Il PdA:

- 1) con la collaborazione del PdC valuta lo scenario incidentale e adotta – nel rispetto di quanto previsto dalla vigente normativa di esercizio - i provvedimenti necessari per la sicurezza della circolazione, quali ad esempio: l'immobilizzazione del materiale, lo spegnimento di eventuali principi di incendio, il trasbordo e/o il soccorso ai passeggeri, ecc.;
- 2) provvede alla protezione del treno qualora questo sia fuori sagoma o vi sia un ostacolo sul binario attiguo.

D – Informazioni e Assistenza

- 1) mantiene i collegamenti con le SO territoriale/di prodotto e, sulla base delle informazioni raccolte anche dal PdC, tiene costantemente informati i passeggeri sui provvedimenti che devono essere adottati e sulle previsioni di proseguimento, seguendo i modelli di annuncio presenti nel Manuale Annunci a Bordo (MAB), disponibili anche sul palmare in dotazione;
- 2) cura l'assistenza ai passeggeri, adoperandosi al meglio per gestire eventuali situazioni di difficoltà o di panico e segnalando alla SO territoriale/di prodotto eventuali criticità/esigenze a bordo del treno.

E - Viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta

In caso di soccorso di treni con a bordo viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta ne comunica la presenza al PdC (affinché quest'ultimo ne dia comunicazione al DM/DCO/DPC) e alla SO territoriale/di prodotto, unitamente a tutte le informazioni che possono essere utili per accelerare l'intervento. In caso di necessità per una eventuale evacuazione dal treno dei suddetti passeggeri, richiede la collaborazione ed assistenza a tutto il personale in servizio presente sul treno e, ove presente, ad altro personale a terra (squadre di soccorso, altri Enti esterni intervenuti, GI ...).

F – Anormalità al materiale rotabile

Il PdA nel caso di anomalità al materiale rotabile rimorchiato (sfaccettature che producono vibrazioni e sobbalzi, serpeggio, rumori anomali, fuoriuscita di fumo o scintille, ...), si attiva per ridurre la velocità del treno d'intesa con il PdC¹; con

¹ se necessario anche d'iniziativa.

questi stabilisce inoltre il punto dove fermare il treno per effettuare una prima valutazione dello stato del veicolo interessato. A tal fine dovrà essere applicato quanto previsto al precedente punto 4 lettera D.

Nel caso specifico di sfaccettature o serpeggio carrelli, il PdA individuerà in accordo con il PdC la velocità alla quale il fenomeno si riduce di intensità o cessa di manifestarsi. Tale velocità non dovrà essere superata nel prosieguo della marcia applicando quanto previsto al precedente punto 4 lettera D.

6. COMPITI DEL PERSONALE DIVERSO DAL PDC E DAL PDA O NON IN SERVIZIO PRESENTI A BORDO TRENO

Il personale diverso dal PdC e dal PdA (*es. personale addetto alla formazione dei treni, personale di verifica del materiale rotabile, personale di manutenzione, Tecnico Polifunzionale Cargo, personale presente sul treno non in servizio al treno stesso, ecc.*) che rileva una anomalia è tenuto ad attivare le comunicazioni previste al precedente paragrafo 3 lettera b) nonché a collaborare, se richiesto, nell'ambito delle attività di propria competenza, per una efficace gestione delle situazioni di emergenza.

7. PERSONALE DELLE SALE OPERATIVE

I compiti del personale appartenente alle SO sono riportati nelle CO 367/DPI e CO 368/DPI revisione vigente. Il personale della SO, nella redazione giornaliera del report anomalità, dovrà inserire anche gli eventi segnalati dal Personale del treno di cui alla presente DEIF.

8. DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita da DT - Sicurezza di Esercizio:

- in formato elettronico al personale in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) il quale fornisce conferma di ricevimento mediante l'apposita funzione dell'applicativo “*La mia borsa*”;
- per via telematica a tutte le Strutture Riceventi Manutenzione (SRM)/ Strutture Riceventi Manutenzione Analisi (SRMA). Le SRMA assicurano la distribuzione alle SRMO e, attraverso una logica a cascata, alle OMC/IMC con le modalità disciplinate dal Sottoprocesso B01 della COCS 37/DT r. v.
- per via telematica a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia di cui alla COCS 37/DT r.v. (strutture dirigenziali centrali

e territoriali) che assicurano:

- la riproduzione cartacea della DEIF, in formato A5 e la sua distribuzione a tutto il personale dipendente - non dotato di Tablet - in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in calce, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso;
- la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità descritte nel Sottoprocesso A02 della suddetta COCS 37/DT r.v. acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea).

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;
- a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

Nel caso in cui l'invio della DEIF, da parte della SR/SRP, sia in formato elettronico, queste ultime provvedono alla riproduzione cartacea del documento ed alla relativa diffusione con le modalità su indicate.

F. to Marco Caposciutti

9. TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della PEIF

Condotta	A	B	C	D	E	F	2° Ag.
	38.1	38.1	38.1	38.1	38.1	38.1	38.1
Accompagnamento e formazione treno	A	B	C	D	D1		
	38.1	38.1	38.1	38.1	38.1		
Verifica	A	B	C				
	38.1	38.1	38.1				
Manutenzione	SRMA di cui alla COCS 37 r. v.						
	8.3						

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.

ALL 3-D

Sez. 4.15 UBICAZIONE, LUNGHEZZA E ATTREZZAGGIO DELLE GALLERIE
UBICAZIONE, LUNGHEZZA ED ATTREZZAGGIO DELLE GALLERIE (SUPERIORI O UGUALI A 1000 m.)

Linea	Denominazione Galleria	Progressiva		Lunghezza in metri	Uscite Progressive	Ubicazione telefoni fissi (2)	Cavo fessurato (sì/no)	Diffusione sonora (sì/no)	Cadenza-mento cistofoni	Cadenza-mento pulsanti illuminazione emergenza	Cadenza-mento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito (2)	Ubicazione dei piani a raso (2)	Impianto idrico (sì/no)
		Dal km	Al km											
ROCCASECCA - AVEZZANO	SCRIME	17,155	19,307	2.152	(1) (2)	(2)	NO	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	NO
	VALLEFREDDA	21,978	23,186	1.208	-----	-----	NO	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	NO
	CAPISTRELLO	67,279	68,616	1.337	-----	-----	NO	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	NO
	LA GIORGIA	69,030	70,443	1.413	-----	-----	NO	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	NO
	DEL SALVANO	73,448	74,509	1.061	-----	-----	NO	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	NO

Note :

- (1) da intendersi eventuali finestre, pozzi, ecc. presenti lungo la galleria;
(2) Chilometrica FS

N.B.: per le gallerie uguali o superiori ai 5.000 m. vedi anche allegato 2.

Norme da osservare in caso di emergenza nelle gallerie.

Estratto del Piano Interno di Emergenza per le gallerie ad uso del personale dei treni.

1 Gallerie (Particolarità)

1.1 Galleria Scrima

Località di servizio limitrofe:

- Santopadre (progressiva Km. 17+104) - Impresenziata;
- Arpino (progressiva Km. 19+519) - Impresenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.C.O. (sede Avezzano).

Strade di accesso:

La galleria è dotata di accessi pedonali su entrambi gli imbocchi:

- lato Avezzano Km. 19+307;
- lato Roccasecca Km. 17+155.

E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

1.2 Galleria Vallefredda

Località di servizio limitrofe:

- Arpino (progressiva Km. 19+519) - Impresenziata;
- Isola Liri (progressiva Km. 24+149) - Impresenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.C.O. (sede Avezzano).

Strade di accesso:

La galleria non è dotata di accessi diretti agli imbocchi, né pedonali, né carrabili.

E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

1.3 Galleria Capistrello

Località di servizio limitrofe:

- Cupone (progressiva Km. 67+175) - Impresenziata;
- Capistrello (progressiva Km. 70+770) - Impresenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.C.O. (sede Avezzano).

Strade di accesso:

La galleria non è dotata di accessi diretti agli imbocchi, né pedonali, né carrabili.

E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

1.4 Galleria La Giorgia

Località di servizio limitrofe:

- Cupone (progressiva Km.67+175) - Impresenziata;
- Capistrello (progressiva Km. 70+770) - Impresenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.C.O. (sede Avezzano).

Strade di accesso:

La galleria è dotata di un solo accesso pedonale situato all'imbocco lato Avezzano (progressiva km 70+770).

E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

1.5 Galleria Del Salviano

Località di servizio limitrofe:

- Capistrello (progressiva Km. 70+770) - Impresenziata;
- Avezzano (progressiva Km 79+455) - Presenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.C.O. (sede Avezzano).

Strade di accesso:

La galleria è dotata di accessi pedonali su entrambi gli imbocchi:

- lato Capistrello Km. 73+448;
- lato Avezzano Km. 74+509.

E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

2. Anormalità nella corsa del treno sui tratti di linea con gallerie

Qualora l'Agente di Condotta (AdC) rilevi una qualsiasi anomalia al proprio convoglio che possa far presumere l'eventuale impossibilità a proseguire la marcia deve provvedere all'**arresto del treno prima di inoltrarsi in galleria**.

Se l'anomalia si manifesta con treno già in galleria l'AdC, se possibile, non dovrà fermare il treno, cercando di proseguire la corsa fino all'uscita, a meno che non si tratti di evento che ne imponga l'immediato arresto (carico sporgente, deragliamento, urto, ecc.).

Qualora, nonostante ogni tentativo, il treno rimanesse bloccato in galleria a causa di un qualsiasi evento incidentale, si dovranno adottare le procedure conformi alla normativa vigente con le specifiche di seguito riportate.

Arresto del treno in galleria per avaria tecnica (Soccorso tecnico)

L'AdC deve provvedere a dare immediato preavviso verbale di soccorso al regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano) e adottare le procedure previste dall'art. 24 R.C.T. e corrispondenti articoli 41 I.P.C.L. e 26 All. 1 I.S.P.A.T..

Il Personale di Accompagnamento (PdA) deve avvisare i viaggiatori e gestire eventuali situazioni di panico.

3. Arresto del treno in galleria per incidente, incendio o cause esterne

3.1 Comunicazioni al regolatore della circolazione a cura del Personale del Treno (PdT)

Al manifestarsi dell'evento, l'agente del treno (AdC e/o PdA) che per primo ne viene a conoscenza dovrà al contempo lanciare la chiamata di emergenza con il terminale GSM-R, nel rispetto di quanto riportato nella Sez. I Parte II N.E.A.T. (Vol. II N.C.R.) e nell'All. 3 I.S.P.A.T., e darne immediata comunicazione, oltre che al restante personale del treno, al regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano), comunicando nome, qualifica, postazione telefonica utilizzata o numero di telefonia mobile e dovrà precisare, dettagliando nella maniera più esatta possibile:

- dati identificativi del proprio treno;
- scenario incidentale, con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, viaggiatori feriti, altri treni coinvolti, ecc.;
- la posizione del treno rispetto all'imbocco della galleria (n° della nicchia più vicina, o progressiva chilometrica);
- prima valutazione del numero di viaggiatori eventualmente coinvolti e feriti;
- numero di identificazione ed il codice delle merci trasportate (n° ONU, nel caso si tratti di eventuali merci pericolose);
- necessità del soccorso esterno (115, 118 ecc.);
- eventuale preavviso di richiesta di successivo soccorso tecnico.

Per la richiesta di successive ulteriori notizie il regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano) dovrà far riferimento, possibilmente, al Capo Treno, o a chi ne svolge le funzioni.

Per tale motivo la protezione del treno fermo in linea, qualora prevista (spezzamento o dimezzamento), dovrà essere affidata, possibilmente, ad altro agente.

In caso di guasto delle telecomunicazioni, al fine di consentire l'organizzazione del soccorso eventualmente necessario, il PdT del treno fermo deve individuare il mezzo più idoneo per avvisare quanto prima il regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano).

Le principali utenze telefoniche sono elencate nella sezione 4.20 FL.

3.2 Ulteriori compiti del personale del treno

- a. L'AdC dovrà provvedere allo spegnimento di tutti o parte dei motori termici (garantendo le procedure per l'immobilizzazione del materiale rotabile).
Il PdA, per quanto possibile, si adopererà per mantenere chiuse le porte, tenere informati i viaggiatori sulle cause e probabile durata della sosta nonché per l'eventuale gestione del panico. In presenza di fumi dovrà provvedersi anche allo spegnimento dell'impianto di climatizzazione; in tale evenienza dovrà essere richiamato, attraverso opportuni annunci ai viaggiatori, il divieto di fumare in tutto il treno e durante le operazioni di evacuazione.
Inoltre, il PdA si dovrà attivare per dissuadere i viaggiatori dall'utilizzo dei cellulari al fine di lasciare i limitati canali di comunicazione a disposizione degli addetti alla gestione dell'emergenza.
- b. **In presenza di incendio o in caso di blocco di lunga durata**, eventuali treni viaggiatori non direttamente coinvolti nell'incidente che non possono proseguire la marcia (binario occupato dal treno precedente in avaria, sagoma del proprio binario occupata, condizioni della galleria proibitive per il passaggio del treno, ecc.) saranno fatti retrocedere nel rispetto delle norme di cui al successivo punto 5).
- c. **Se l'incidente occorso è tale da rendere prioritaria l'evacuazione delle persone** e non sia possibile proseguire con il proprio convoglio, neanche ricorrendo al dimezzamento, il Capo Treno dovrà valutare ogni opportunità di evacuazione dandone immediato avviso ai viaggiatori, richiamandoli al rispetto delle cautele che le precarie condizioni richiedono.
- d. **Nel caso di avaria che interessi solo alcuni dei rotabili in composizione**, il Capo Treno, se ritenuto opportuno, può disporre per il dimezzamento, previo benestare del regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano).
- e. **Nel caso di incendio di modeste dimensioni**, il PdT tenterà di spegnerlo con i mezzi disponibili a bordo.
- f. **Qualora l'incendio assuma dimensioni non più controllabili con i mezzi a bordo** e le condizioni ambientali diventino proibitive per la salute e/o vita delle persone, si dovrà provvedere, previo benestare del regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano), all'immediato dimezzamento del treno proseguendo fino alla successiva stazione con la parte di treno non coinvolta dalle fiamme. Nel caso di treno viaggiatori sarà provveduto al trasbordo delle persone sul materiale dimezzato che prosegue.

- g. Nel caso di deragliamento di uno o più rotabili del proprio treno, l'agente che per primo viene a conoscenza dell'evento deve immediatamente azionare il freno di emergenza ed avvisare l'AdC. Il Capo Treno disporrà il dimezzamento del treno per ricoverare in stazione, previo benessere del regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano), i rotabili non coinvolti nel deragliamento e consentire, quindi, l'evacuazione dei passeggeri dalla galleria e l'arrivo del carro soccorso in prossimità dei rotabili deragliati. Nel caso di treni viaggiatori con locomotiva in coda, trasferiti i viaggiatori sui rotabili prossimi al locomotore e non interessati dall'inconveniente, si dovrà provvedere alla retrocessione del treno dimezzato, come in seguito descritto.

4. Norme da osservare per il dimezzamento di un treno in galleria

Qualora occorra provvedere al dimezzamento di un treno in galleria a seguito di un evento incidentale (incendio, deragliamento o esplosione) dovranno essere osservate le norme previste dall'articolo 23/13 R.C.T. e corrispondenti articoli 40/12 I.P.C.L. e 25/16 All. 1 I.S.P.A.T., in analogia al caso di treno fermo in linea per insufficiente sforzo di trazione, con le seguenti precisazioni:

4.1 Treni viaggiatori

Il dimezzamento deve essere immediatamente attuato dal PdT per consentire la prosecuzione o la retrocessione.

In caso di dimezzamento, i viaggiatori presenti nella parte impossibilitata alla fuoriuscita dalla galleria devono essere fatti spostare nella prima parte che evacuerà la galleria. In tale operazione dovrà essere prestata la massima attenzione al fine di non compromettere l'incolumità dei viaggiatori stessi.

Se le comunicazioni non fossero possibili e l'operazione di spostamento dei viaggiatori non potesse avvenire dall'interno del convoglio, il PdT si dovrà attivare affinché i viaggiatori utilizzino le banchine di sicurezza previste in galleria e non il lato interbinario.

Qualora la situazione di pericolo fosse peggiorata al punto da compromettere la vita e/o salute delle persone e non risultasse possibile comunicare con il regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano), lo spostamento per il tratto strettamente indispensabile della prima parte del convoglio potrà avvenire soltanto facendola precedere da un agente con segnale di arresto a mano a 1200 metri.

Nel caso di treni con mezzo di trazione ubicato in coda, il ricovero è possibile soltanto per retrocessione e la parte che rimane in linea dovrà adeguatamente essere immobilizzata ricorrendo ad ogni mezzo utile allo scopo, in conformità con le norme regolamentari vigenti. Si potrà omettere il presenziamento della stessa se le condizioni esistenti nella galleria risultano proibitive per la salute del personale.

La retrocessione di un convoglio fermo in galleria deve avvenire nel rispetto delle norme contenute negli artt. 23 R.C.T., 40 I.P.C.L. e 65 P.G.O.S..

4.2 Treni merci

Dovranno essere lasciati in composizione alla parte che proseguirà la marcia tutti i rotabili in grado di proseguire, provvedendo al "taglio" del convoglio in corrispondenza dei rotabili direttamente coinvolti nell'evento incidentale.

L'AdC dovrà ovviamente provvedere all'immobilizzazione della parte da lasciare in galleria. Ai fini del ricovero della parte del convoglio libera da impedimenti e del presenziamento della parte lasciata in galleria sono validi gli stessi principi descritti per i treni viaggiatori.

5. Norme da osservare per la retrocessione di un treno fermo in galleria

La retrocessione di un convoglio fermo in galleria deve avvenire nel rispetto delle norme contenute negli articoli 23 R.C.T., 40 I.P.C.L., 25 All. 1 I.S.P.A.T. e 65 P.G.O.S..

In caso di imminente pericolo, il Capo Treno potrà disporre d'iniziativa la retrocessione dei treni viaggiatori adottando ogni cautela del caso. In particolare, qualora il movimento di retrocessione dovesse superare una estesa di 500 metri o un precedente segnale di blocco, il convoglio dovrà essere preceduto da un agente con segnale di arresto a mano ad una distanza di almeno 1200 metri, salvo diversa autorizzazione da parte del regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano).

Resta inteso che, in assenza di autorizzazione di quest'ultimo, la retrocessione del convoglio può avvenire, con le cautele sopra descritte, per il tratto strettamente indispensabile alla salvaguardia della salute e/o vita delle persone.

Nel caso di treno viaggiatori con locomotiva in testa dovrà provvedersi affinché la coda del convoglio sia presenziata da un agente con il compito di azionare il freno d'emergenza per l'arresto del treno in retrocessione in caso di necessità.

In ogni caso, qualora la retrocessione debba proseguire fino alla stazione precedente, dovranno essere presi accordi con il regolatore della circolazione interessato (D.C.O. Avezzano) anche per l'individuazione del binario di ricevimento.

6. Disalimentazione della linea TE per esigenze urgenti attinenti l'incolumità delle persone

Per la disalimentazione e la messa a terra della linea di contatto T.E., devono essere osservate le norme comuni vigenti in materia.

ALL 3-E

Sez 4.15 FL UBICAZIONE, LUNGHEZZA E ATTREZZAGGIO DELLE GALLERIE

Linea	Denominazione galleria	Progressiva		Lunghezza in metri	Uscite progr.	Ubicazione telefoni fissi	Cavo tessurato (sì/no)	Diff. na sonora (sì/no)	Cadenzamento cicloni	Cadenzamento o pulsanti Rumificazione emergenza	Cadenzamento nicchie e nicchioni	Ubicazione dispositivi fissi di corto circuito	Ubicazione dei piani a raso	Impianto elettrico (sì/no)
		Dati km	Al km											
ROMA - SULMONA	SERENISSIMA	4,982	6,248	1,266	(1) (2)	4+970 5+135 6+248	SI	SI	-----	-----	25 M (*)	-----	-----	SI
	COLLI di MONTE BOVE	81,857	85,526	3,669	-----	82+940 84+234	SI	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	SI
	CABRITO	137,502	141,347	3,845	-----	138+653 139+800 140+510 141+231	SI	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	SI
	PIETRAFITTA	142,737	144,523	1,786	-----	-----	NO	NO	-----	-----	30 M	-----	-----	NO

Note :

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

(2) Chilometrica F.S.;

(*) Fa eccezione la tratta fra le progressive km. 5+156 e km. 5+466 (marciapiede fermata "Serentissima").

Norme da osservare in caso di emergenza nelle gallerie.
Estratto del Piano Interno di Emergenza per le gallerie ad uso del personale dei treni.

1 Gallerie (Particolarità)

1.1 Serenissima

Località di servizio limitrofe:

- Roma Prenestina (progressiva Km. 4+256) - Impresenziata;
- P.M. Lunghezza Aniene (progressiva Km. 15+360) - Impresenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.C.O. FL2 Linea Sulmona.

Strade di accesso:

La galleria non è dotata di accessi diretti agli imbocchi, né pedonali, né carrabili.
E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 100 cm.

1.2 Colli di Monte Bove

Località di servizio limitrofe:

- Carsoli (progressiva Km. 74+531) - Presenziata;
- Tagliacozzo (progressiva Km. 91+167) - Presenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.M. Carsoli o D.M. Tagliacozzo.

Strade di accesso:

La galleria è dotata di accessi sia all'imbocco lato Tagliacozzo che lato Carsoli.
E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

1.3 Carrito

Località di servizio limitrofe :

- Cocullo (progressiva Km. 142+374) - Presenziata;
- Carrito-O. (progressiva Km. 136+778) - Impresenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.M. Cocullo o D.M. Collarmele.

Strade di accesso:

La galleria è dotata di un accesso con cancello all'imbocco lato Cocullo (al Km. 141+737).
E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

1.4 Pietrafitta

Località di servizio limitrofe :

- Cocullo (progressiva Km. 142+374) - Presenziata;
- Carrito-O. (progressiva Km. 136+778) - Impresenziata.

Figura di riferimento per l'attivazione dell'emergenza:

D.M. Cocullo o D.M. Collarmele.

Strade di accesso:

La galleria è dotata di un accesso con cancello all'imbocco lato Cocullo (al Km. 141+737).
E' presente uno stradello su entrambi i lati della galleria, la cui larghezza è pari a 50 cm.

2. Anormalità nella corsa del treno sui tratti di linea con gallerie

Qualora l'Agente di condotta (AdC) rilevi una qualsiasi anomalia al proprio convoglio che possa far presumere l'eventuale impossibilità a proseguire la marcia deve provvedere all'**arresto del treno prima di inoltrarsi in galleria**.

Se l'anomalia si manifesta **con treno già in galleria**, l'AdC, **se possibile, non dovrà fermare il treno**, cercando di **proseguire la corsa fino all'uscita, a meno che non si tratti di evento che ne imponga l'immediato arresto** (carico sporgente, deragliamento, urto, ecc.).

Qualora, nonostante ogni tentativo, il treno rimanesse bloccato in galleria a causa di un qualsiasi evento incidentale, si dovranno adottare le procedure conformi alla normativa vigente con le specifiche di seguito riportate.

Arresto del treno in galleria per avaria tecnica (Soccorso tecnico)

L'AdC deve provvedere a dare immediato preavviso verbale di soccorso al D.M. della stazione successiva o al D.C.O. di giurisdizione e adottare le procedure previste dall'art. 24 R.C.T. e corrispondenti articoli 41 I.P.C.L. e 26 All. 1 I.S.P.A.T.. Il Personale di Accompagnamento (PdA) deve avvisare i viaggiatori e gestire eventuali situazioni di panico.

3. Arresto del treno in galleria per incidente, incendio o cause esterne

3.1 Comunicazioni al D.M./D.C.O. a cura del Personale del Treno (PdT)

Al manifestarsi dell'evento, l'agente del treno (AdC e/o PdA) **che per primo ne viene a conoscenza dovrà al contempo lanciare la chiamata di emergenza con il terminale GSM-R**, nel rispetto di quanto riportato nella Sez. I Parte II N.E.A.T. (Vol. II N.C.R.) e nell'All. 3 I.S.P.A.T., e **darne immediata comunicazione**, oltre che al restante personale del treno, al D.M./D.C.O. (comunicando nome, qualifica, postazione telefonica utilizzata o numero di telefonia mobile) e dovrà precisare, dettagliando nella maniera più esatta possibile:

- dati identificativi del proprio treno
- eventuale ingombro della sagoma del binario attiguo
- scenario incidentale, con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, viaggiatori feriti, altri treni coinvolti, ecc.
- la posizione del treno rispetto all'imbocco della galleria (n.° della nicchia più vicina, o progressiva chilometrica)
- prima valutazione del numero di viaggiatori eventualmente coinvolti e feriti
- numero di identificazione ed il codice delle merci trasportate (n. ONU, nel caso si tratti di eventuali merci pericolose)
- necessità del soccorso esterno (115, 118 ecc.)
- eventuale preavviso di richiesta di successivo soccorso tecnico.

Per la richiesta di successive ulteriori notizie il D.M./D.C.O. dovrà far riferimento, possibilmente, al Capo Treno, o a chi ne svolge le funzioni. Per tale motivo la protezione del treno fermo in linea, qualora prevista (spezzamento o dimezzamento), dovrà essere affidata, possibilmente, ad altro agente.

In caso di guasto delle telecomunicazioni, al fine di consentire l'organizzazione del soccorso eventualmente necessario, il PdT del treno fermo deve individuare il mezzo più idoneo per avvisare quanto prima il D.M./D.C.O..

Le principali utenze telefoniche sono elencate nella sezione 4.20 FL.

3.2 Ulteriori compiti del personale del treno

- a. L'AdC dovrà provvedere allo spegnimento di tutti o parte dei motori termici (garantendo le procedure per l'immobilizzazione del materiale rotabile).
Il PdA, per quanto possibile, si adopererà per mantenere chiuse le porte, tenere informati i viaggiatori sulle cause e probabile durata della sosta nonché per l'eventuale gestione del panico. In presenza di fumi dovrà provvedersi anche allo spegnimento dell'impianto di climatizzazione; in tale evenienza dovrà essere richiamato, attraverso opportuni annunci ai viaggiatori, il divieto di fumare in tutto il treno e durante le operazioni di evacuazione.
Inoltre, il PdA si dovrà attivare per dissuadere i viaggiatori dall'utilizzo dei cellulari al fine di lasciare i limitati canali di comunicazione a disposizione degli addetti alla gestione dell'emergenza.
- b. **In presenza di incendio o in caso di blocco di lunga durata**, eventuali treni viaggiatori non direttamente coinvolti nell'incidente che non possono proseguire la marcia (binario occupato dal treno precedente in avaria, sagoma del proprio binario occupata, condizioni della galleria proibitive per il passaggio del treno, ecc.) saranno fatti retrocedere nel rispetto delle norme di cui al successivo punto 5).
- c. **Il PdT**, nell'eseguire gli interventi di competenza, **deve tenere presente** che sul binario attiguo i treni possono circolare nei due sensi di marcia, salvo comunicazione contraria da parte del D.M./D.C.O..
- d. **Nelle gallerie a doppio binario, se l'arresto del convoglio è dovuto a deragliamento o ad eventi che provocano interferenze con la sagoma o che comunque non consentono la circolazione dei treni sul binario attiguo**, il PdT deve provvedere all'immediata protezione dell'ostacolo con le norme previste dagli articoli 27 R.S., 40/5 I.P.C.L. e 25/6 All. 1 I.S.P.A.T..
- e. **Se l'incidente occorso è tale da rendere prioritaria l'evacuazione delle persone** e non sia possibile proseguire con il proprio convoglio, neanche ricorrendo al dimezzamento, il Capotreno dovrà valutare ogni opportunità di evacuazione dandone immediato avviso ai viaggiatori, richiamandoli al rispetto delle cautele che le precarie condizioni richiedono. **Nelle gallerie a doppio binario**, se la circolazione sul binario attiguo può proseguire, per casi assolutamente eccezionali, il Capotreno valuterà l'opportunità di provvedere all'arresto di un treno ivi circolante per il trasbordo dei viaggiatori.
- f. **Nel caso di avaria che interessi solo alcuni dei rotabili in composizione**, il Capotreno, se ritenuto opportuno, può disporre per il dimezzamento, previo benessere del D.M./D.C.O..

- g. **Nel caso di incendio di modeste dimensioni**, il PdT tenterà di spegnerlo con i mezzi disponibili a bordo.
- h. **Qualora l'incendio assuma dimensioni non più controllabili** con i mezzi a bordo e le condizioni ambientali diventino proibitive per la salute e/o vita delle persone, si dovrà provvedere, previo benestare del D.M./D.C.O., all'immediato dimezzamento del treno proseguendo fino alla successiva stazione con la parte di treno non coinvolta dalle fiamme. Nel caso di treno viaggiatori sarà provveduto al trasbordo delle persone sul materiale dimezzato che prosegue.
- i. **Nel caso di deragliamento di uno o più rotabili del proprio treno**, l'agente che per primo viene a conoscenza dell'evento deve immediatamente azionare il treno di emergenza ed avvisare l'AdC. Se l'evento si verifica in una galleria a doppio binario, il PdT si attiverà immediatamente per segnalare l'ostacolo sul binario attiguo (articoli 27 R.S., 40/5 I.P.C.L. e 25/6 All. 1 I.S.P.A.T.). Il Capotreno disporrà il dimezzamento del treno per ricoverare in stazione, previo benestare del D.M./D.C.O., i rotabili non coinvolti nel deragliamento e consentire, quindi, l'evacuazione dei passeggeri dalla galleria e l'arrivo del carro soccorso in prossimità dei rotabili deragliati. Nel caso di treni viaggiatori con locomotiva in coda, trasferiti i viaggiatori sui rotabili prossimi al locomotore e non interessati dall'inconveniente, si dovrà provvedere alla retrocessione del treno dimezzato, come in seguito descritto.

4. Norme da osservare per il dimezzamento di un treno in galleria

Qualora occorra provvedere al dimezzamento di un treno in galleria a seguito di un evento incidentale (incendio, deragliamento o esplosione) dovranno essere osservate le norme previste dall'articolo 23/13 RCT e corrispondenti articoli 40/12 I.P.C.L. e 25/16 All. 1 I.S.P.A.T., in analogia al caso di treno fermo in linea per insufficiente sforzo di trazione, con le seguenti precisazioni:

4.1 Treni viaggiatori

Il dimezzamento dei treni composti di materiale ETR è estremamente difficoltoso per la tipologia di collegamenti esistenti fra le diverse unità ed è possibile solo con l'intervento di tecnici muniti delle necessarie attrezzature.

Il dimezzamento deve essere immediatamente attuato dal PdT per consentire la prosecuzione o la retrocessione.

In caso di dimezzamento, i viaggiatori presenti nella parte impossibilitata alla fuoriuscita dalla galleria devono essere fatti spostare nella prima parte che evacuerà la galleria. In tale operazione dovrà essere prestata la massima attenzione al fine di non compromettere l'incolumità dei viaggiatori stessi.

Nelle linee a doppio binario, prima di autorizzare i viaggiatori a spostarsi, il PdA deve aver ricevuto conferma dal D.M./D.C.O. circa l'interruzione della circolazione dei treni sul binario attiguo. Se le comunicazioni non fossero possibili e l'operazione di spostamento dei viaggiatori non potesse avvenire dall'interno del convoglio, il PdT si dovrà attivare affinché i viaggiatori utilizzino le banchine di sicurezza previste in galleria e non il lato interbinario.

Qualora la situazione di pericolo fosse peggiorata al punto da compromettere la vita e/o salute delle persone e non risultasse possibile comunicare con il D.M./D.C.O., lo spostamento per il tratto strettamente indispensabile della prima parte del convoglio potrà avvenire soltanto facendola precedere da un agente con segnale di arresto a mano a 1200 metri.

Nel caso di treni con mezzo di trazione ubicato in coda, il ricovero è possibile soltanto per retrocessione e la parte che rimane in linea dovrà adeguatamente essere immobilizzata ricorrendo ad ogni mezzo utile allo scopo, in conformità con le norme regolamentari vigenti. Si potrà omettere il presenziamento della stessa se le condizioni esistenti nella galleria risultano proibitive per la salute del personale. La retrocessione di un convoglio fermo in galleria deve avvenire nel rispetto delle norme contenute negli artt. 23 R.C.T., 40 I.P.C.L. e 65 P.G.O.S..

4.2 Treni merci

Dovranno essere lasciati in composizione alla parte che proseguirà la marcia tutti i rotabili in grado di proseguire, provvedendo al taglio del convoglio in corrispondenza dei rotabili direttamente coinvolti nell'evento incidentale. L'AdC dovrà ovviamente provvedere all'immobilizzazione della parte da lasciare in galleria. Ai fini del ricovero della parte del convoglio libera da impedimenti e del presenziamento della parte lasciata in galleria sono validi gli stessi principi descritti per i treni viaggiatori.

5. Norme da osservare per la retrocessione di un treno fermo in galleria

La retrocessione di un convoglio fermo in galleria deve avvenire nel rispetto delle norme contenute negli articoli 23 R.C.T., 40 I.P.C.L., 25 All. 1 I.S.P.A.T. e 65 P.G.O.S..

In caso di imminente pericolo, il Capotreno potrà disporre d'iniziativa la retrocessione dei treni viaggiatori adottando ogni cautela del caso. In particolare, qualora il movimento di retrocessione dovesse superare una estesa di 500 metri o un precedente segnale di blocco, il convoglio dovrà essere preceduto da un agente con segnale di arresto a mano ad una distanza di almeno 1200 metri, salvo diversa autorizzazione da parte del D.M./D.C.O..

Resta inteso che, in assenza di autorizzazione del D.M./D.C.O., la retrocessione del convoglio può avvenire, con le cautele sopra descritte, per il tratto strettamente indispensabile alla salvaguardia della salute e/o vita delle persone.

Nel caso di treno viaggiatori con locomotiva in testa dovrà provvedersi affinché la coda del convoglio sia presenziata da un agente con il compito di azionare il freno d'emergenza per l'arresto del treno in retrocessione in caso di necessità.

In ogni caso, qualora la retrocessione debba proseguire fino alla stazione precedente, dovranno essere presi accordi con il D.M./D.C.O. interessato anche per l'individuazione del binario di ricevimento.

6. Disalimentazione della linea TE per esigenze urgenti attinenti l'incolumità delle persone

Per la disalimentazione e la messa a terra della linea di contatto T.E. devono essere osservate le norme comuni vigenti in materia.

ALL 4 PE 1/15

Allegato 1h

TV 22

Accessori di corredo alle
cabina di guida
vettura pilota PR gancio AA

rispetta Specifica tecnica TRENITALIA DISQS n° 308576 del
03/09/2013

ALL 4 PG 2/15

accessori specifici per rotabili con accoppiatore automatico	Martello con manico	1	Vano Sottocassa Gancio AA	
	Scalpello A150 o A250 con paramano	1		
	Cacciavite FS	1		
	Chiave a rullino	1		
	Chiave a Brugola da 10	1		
	Coppiglia	1		
	Guanti in pelle	1 paio		
	Chiave a forchetta	1		
	Pinza universale	1		
	Guarnizione C.G.	1		
	Guarnizione C.P.	1		

Accessori di corredo alle cabina di guida

Tipologia Rotabile: VP Piano Ribassato con gancio automatico

Tipologia Accessorio	Accessorio	Quantità	Ubicazione interno rotabile	Note
----------------------	------------	----------	-----------------------------	------

accessori di segnalamento	Dispositivo di shuntaggio	1	Armadio Cabina di Guida	
	Bilux	1		
	Torcie fiamma rossa	2		
	Bandiera rossa	3		
	Bandiera verde	1		

accessori comuni cabina di guida	Tabella segnalazione di coda composizione bloccata	1	Vano armadio SCMT nel bagagliaio	normalme nte in uso
	Staffe sicurezza porte salita	2		
	Tabella coda treno	1	Armadio Cabina di Guida	
	Kit primo soccorso	1		
	Casco Protettivo	1		
	Ascia frangivetro	1	Cabina di guida	

accessori specifici per rotabili con accoppiatore automatico	Penzolo Flessibile C.G.	1	Vano DX porta lato testata piana	
	Penzolo Flessibile C.P.	1		
	Raccordo M-M per condotta REC	1		
	Maschera di recupero	1	Vano Sottocassa Gancio AA	

ALL 4 PR 4/15

data controllo				
CID				
Accessorio	Quantità prevista	Quantità rilevata	Quantità rilevata	Quantità rilevata
Dispositivo di shuntaggio	1			
Bilux	1			
Torcie fiamma rossa	2			
Bandiera rossa	3			
Bandiera verde	1			
Tabella segnalazione di coda composizione bloccata	1			
Staffe sicurezza porte salita	2			
Tabella coda treno	1			
Kit primo soccorso	1			
Casco Protettivo	1			
Ascia frangivetro	1			
Penzolo Flessibile C.G.	1			
Penzolo Flessibile C.P.	1			
Raccordo M-M per condotta REC	1			
Maschera di recupero	1			
Martello con manico	1			
Scalpello A150 o A250 con paramano	1			
Cacciavite FS	1			
Chiave a rullino	1			
Chiave a Brugola da 10	1			
Coppiglia	1			
Guanti in pelle	1 paio			
Chiave a forchetta	1			
Pinza universale	1			
Guarnizione C.G.	1			
Guarnizione C.P.	1			
Firma				

ALL 4 PE 5/15

Allegato 1a

TV 22

Accessori di corredo alle
cabina di guida

E 464 _____

rispetta Specifica tecnica TRENITALIA DISQS n° 308576 del
03/09/2013

ALL4 PR 6/15

Accessori di corredo alle cabina di guida

Tipologia Rotabile: Loc. E464

Tipologia Accessorio	Accessorio	Quantità	Ubicazione interno rotabile	Note
----------------------	------------	----------	-----------------------------	------

accessori di segnalamento	Dispositivo di shuntaggio	1	Armadio Cabina di Guida	
	Bilux	1		
	Torcie fiamma rossa	2		
	Bandiera rossa	3		
	Bandiera verde	1		

accessori comuni cabina di guida	Fanali coda	2	Armadio cabina di Guida	
	Tabella segnalazione composizione bloccata	1		normalmente in uso
	Chiave tripla	1		
	Chiave da 60	1		
	Casco Protettivo	1		
	Chiave maschio esagono piegato	1		
	pacchetto medicinali	1		
	Cacciavite Isolato FS *	1		Contentitore Trasportabile
	Chiave a rullino *	1		
	Scalpello A150 *	1		
	Pinza Universale L 200 *	1		
	Martello con manico *	1		
	Kit medicazione	1		
	ascia frangivetro	1	cabina di guida	

ALL4 PG 7/15

accessori comuni cabina di guida	Tabella coda treno	1	Vano Bagagliaio	
	Raccordo REC maschio maschio	1		
	Staffe alluminio per immobilizzare rotabile	8 / 12		

accessori specifici trazione elettrica	Scaletta accesso Imperiale	1	Vano Bagagliaio	
	Fioretti messa a terra	1		
	Trecce di rame *	2		

accessori specifici per rotabili con accoppiatore automatico	Penzolo Flessibile C.G.	1	Armadio Cabina di Guida	
	Penzolo Flessibile C.P.	1		
	Maschera di recupero	1	vano sottocassa testata aerodinamica	Contenitore Trasportabile
	Martello con manico	1		
	Scalpello A150 o A250 con paramano	1		
	Cacciavite FS	1		
	Chiave a rullino	1		
	Chiave a Brugola da 10	1		
	Coppiglia	1		
	Guanti in pelle	1 paio		
	Chiave a forchetta	1		
	Pinza universale	1		
	Guarnizione C.G.	1		
	Guarnizione C.P.	1		

ALL 4 PP 9/15

data controllo				
CD				
Accessorio	Quantità prevista	Quantità rilevata	Quantità rilevata	Quantità rilevata
Dispositivo di shuntaggio	1			
Bilux	1			
Torcie fiamma rossa	2			
Bandiera rossa	3			
Bandiera verde	1			
Fanali coda	2			
Tabella segnalazione composizione bloccata	1			
Chiave tripla	1			
Chiave da 60	1			
Casco Protettivo	1			
Chiave maschio esagono piegato	1			
Pacchetto medicinali	1			
Cacciavite isolato FS	1			
Chiave a rullino	1			
Scalpello A150	1			
Pinza Universale L 200	1			
Martello con manico	1			
ascia frangivetro	1			
Tabella coda treno	1			
Raccordo REC maschio maschio	1			
Staffe alluminio per immobilizzare rotabile	8 / 12			
Scaletta accesso Imperiale	1			
Fioretti messa a terra	1			
Trecce di rame	2			
Penzolo flessibile C.G.	1			
Penzolo flessibile C.P.	1			
Maschera di recupero	1			
Martello con manico	1			
Scalpello A150 o A250 con p	1			
Cacciavite FS	1			
Chiave a rullino	1			
Chiave a brugola da 10	1			
Coppiglia	1			
Ganti in pelle	1 paio			
Chiave a forchetta	1			
Pinza universale	1			
Guarnizione C.G.	1			
Guarnizione C.P.	1			
firma				

ALL 4 PR 10/15

Allegato 1f

TV 22

Accessori di corredo alle
cabina di guida
Vettura pilota MD

rispetta Specifica tecnica TRENITALIA DISQS n° 308576 del
03/09/2013

ALL 4 PD 11/15

Accessori di corredo alle cabina di guida				
Tipologia Rotabile: Vetture semipilota Media Distanza				
Tipologia Accessorio	Accessorio	Quantità	Ubicazione interno rotabile	Note

accessori di segnalamento	Dispositivo di shuntaggio	1	Cabina di Guida	
	Bilux	1		
	Torcie fiamma rossa	2		
	Bandiera rossa	3		
	Bandiera verde	1		

accessori comuni cabina di guida	Tabella segnalazione di coda composizione bloccata	1	Cabina di Guida	normalmente in uso
	Tabella coda treno	1		
	Kit primo soccorso	1		
	Casco Protettivo	1		
	Ascia frangivetro	1	Cabina di guida	

ALL 4 PE 12/15

data controllo				
CID				
Accessorio	Quantità prevista	Quantità rilevata	Quantità rilevata	Quantità rilevata
Dispositivo di shuntaggio	1			
Bilux	1			
Torcie fiamma rossa	2			
Bandiera rossa	3			
Bandiera verde	1			
Tabella segnalazione di coda composizione bloccata	1			
Tabella coda treno	1			
Kit primo soccorso	1			
Casco Protettivo	1			
Ascia frangivetro	1			
Firma				

ALL 4 PG 13/15

Allegato 1g

TV 22

Accessori di corredo alle
cabina di guida
Vettura Pilota PR

rispetta Specifica tecnica TRENITALIA DISQS n° 308576 del
03/09/2013

ALL 4 pg 14/15

Accessori di corredo alle cabina di guida				
Tipologia Rotabile: Vetture semipilota Piano Ribassato				
Tipologia Accessorio	Accessorio	Quantità	Ubicazione interno rotabile	Note

accessori di segnalamento	Dispositivo di shuntaggio	1	vano 2° agente	
	Bilux	1		
	Torcie fiamma rossa	2	Cabina di guida	
	Bandiera rossa	3		
	Bandiera verde	1		

accessori comuni cabina di guida	Tabella segnalazione di coda composizione bloccata	1	Vano armadio SCMT nel bagagliaio	normalmente in uso
	Staffe sicurezza porte salita	2		
	Tabella coda treno	1	Cabina di guida	
	Kit primo soccorso	1		
	Casco Protettivo	1		
	Ascia frangivetro	1		

ALL G PG 15/15

data controllo				
CID				
Accessorio	Quantità prevista	Quantità rilevata	Quantità rilevata	Quantità rilevata
Dispositivo di shuntaggio	1			
Bilux	1			
Torcie fiamma rossa	2			
Bandiera rossa	3			
Bandiera verde	1			
Tabella segnalazione di coda composizione bloccata	1			
Staffe sicurezza porte salita	2			
Tabella coda treno	1			
Kit primo soccorso	1			
Casco Protettivo	1			
Ascia frangivetro	1			
Firma				