



***PREFETTURA DELL'AQUILA***

***PIANO DI EMERGENZA E SOCCORSO***

***GALLERIA FERROVIARIA "MAIELLA"***

***LINEA SULMONA-CARPINONE***

**Dicembre 2020**

<i>PREMESSA</i> .....	4
<i>Normativa e Disposizioni di riferimento</i> .....	5
<i>Limiti di operatività del Piano di Emergenza e Soccorso</i> .....	7
<i>Livelli del rischio</i> .....	8
<i>PARTE I - PARTE DESCRITTIVA</i> .....	9
I.1 DESCRIZIONE DEL TERRITORIO .....	9
<i>I.1.1 Viabilità galleria Maiella</i> .....	9
I.2 DESCRIZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA .....	12
<i>I.2.1 Caratteristiche del tratto di linea ferroviaria</i> .....	12
I.3 INDIVIDUAZIONE DEGLI SCENARI INCIDENTALI .....	16
<i>I.3.1. Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica</i> .....	16
<i>I.3.2. Ipotesi di deragliamento o collisione</i> .....	16
<i>I.3.3. Ipotesi di incendio</i> .....	17
<i>I.3.4. Matrice di praticabilità</i> .....	17
<i>PARTE II - PARTE OPERATIVA DEL PIANO – PROCEDURE ED ADEMPIMENTI</i> .....	19
II.1. MODALITA' DI INTERVENTO .....	19
II.2. ENTI INTERESSATI COINVOLTI IN CASO DI EMERGENZA E RELATIVI COMPITI .....	19
<i>II.2.1. Prefettura dell'Aquila</i> .....	20
<i>II.2.2. Prefettura di Chieti</i> .....	22
<i>II.2.3. Regione Abruzzo</i> .....	22
<i>II.2.4. Provincia dell'Aquila</i> .....	23
<i>II.2.5. Comuni interessati</i> .....	23
<i>II.2.6. Gestore dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana) ed Impresa di trasporto ferroviario (Trenitalia)</i> .....	23
<i>II.2.7. Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco dell'Aquila</i> .....	24
<i>II.2.8. Compartimento della Polizia Ferroviaria per le Marche, Umbria e Abruzzo</i> .....	25
<i>II.2.9. Questura dell'Aquila</i> .....	26
<i>II.2.10. Comando Provinciale dei Carabinieri dell'Aquila</i> .....	27
<i>II.2.11. Comando Provinciale della Guardia di Finanza dell'Aquila</i> .....	27
<i>II.2.12. Forze Armate</i> .....	27
<i>II.2.13. A.S.L. n. 1 di L'Aquila/Avezzano/Sulmona</i> .....	27
<i>II.2.14. Servizio di Emergenza Territoriale "118"</i> .....	28
<i>II.2.15. ARTA</i> .....	28

II.2.16. Croce Rossa Italiana .....	28
II.3. PROCEDURE OPERATIVE .....	29
II.3.1. La comunicazione dell'evento ed il flusso informativo .....	29
II.3.2. Gli stati di allarme .....	30
II.3.3. Attivazione degli stati di allarme .....	30
II.3.4. Organizzazione dell'intervento .....	31
II.3.4.1. Coordinamento Tecnico Operativo .....	31
II.3.4.2. Soccorso tecnico urgente .....	31
II.3.4.3. Soccorso sanitario .....	32
II.3.4.4. Soccorso tecnico .....	32
II.3.4.5. Attività di assistenza ed informazione ai passeggeri incolumi .....	32
II.3.4.6. Rapporti con gli organi di informazione .....	32
II. 4. AGGIORNAMENTI .....	33
Registrazione delle aggiunte e varianti .....	33
ELENCO ALLEGATI .....	34

## PREMESSA

Il presente documento - in seguito denominato PES (Piano di Emergenza e Soccorso) - è stato elaborato sulla base dei risultati dell'attività svolta da un gruppo di lavoro costituito dalle Prefetture dell'Aquila e di Chieti, dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco dell'Aquila e di Chieti e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e successivamente condiviso dalla Regione Abruzzo, dall'Amministrazione Provinciale dell'Aquila, dai Comuni coinvolti di Cansano (AQ), Campo di Giove (AQ) e Palena (CH), dal Comando Provinciale dei Carabinieri dell'Aquila, dal Comando Provinciale Guardia di Finanza dell'Aquila, dal Compartimento della Polizia Ferroviaria per le Marche, Umbria e Abruzzo, dalle aziende Sanitarie ASL n. 1 e ASL n. 2, dal Servizio di Emergenza Territoriale "118" L'Aquila, dall' A.R.T.A. Abruzzo, dal Comitato Provinciale C.R.I. e da Trenitalia.

L'esigenza di predisporre il PES relativo alla galleria ferroviaria **Maiella**, ubicata lungo la linea Sulmona – Carpinone, nasce dalla necessità di prevenire e fronteggiare i rischi connessi a possibili eventi incidentali che - originandosi all'interno della galleria in argomento - possono dare luogo ad un pericolo grave, immediato o differito per gli elementi vulnerabili presenti nell'area interessata dall'incidente (persone, ambiente e beni), in conseguenza degli effetti dovuti a rilasci di energia (incendi e/o esplosioni) e di sostanze pericolose.

In particolare, il presente documento rappresenta lo strumento che consente di pianificare l'organizzazione del soccorso per un'emergenza causata da un incidente che dovesse verificarsi all'interno della galleria in questione. Esso si pone lo scopo di:

- definire le modalità di intervento delle strutture tecniche e degli Enti coinvolti nell'emergenza in caso di incidente nella galleria ferroviaria;
- contrastare gli incidenti in modo da minimizzarne gli effetti e limitarne i danni per l'uomo, per l'ambiente e per i beni;
- attivare l'uso delle risorse/predisposizioni di sicurezza oggi disponibili per la gestione dell'emergenza;
- ove possibile, mettere in atto le misure necessarie per proteggere l'uomo e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti all'interno della galleria;
- individuare e gestire il corretto flusso informativo anche in relazione a quanto individuato nei Piani di Emergenza Interni di RFI;
- informare adeguatamente la popolazione e le autorità locali competenti;
- provvedere, sulla base delle disposizioni vigenti, a ripristinare le normali condizioni ambientali, dopo un incidente.

## Normativa e Disposizioni di riferimento

Il presente piano è stato predisposto ai sensi delle disposizioni di seguito riportate:

- D. Lgs. 2 gennaio 2018, n.1 *“Codice della protezione civile”*
- Circolare n. EM 3004/4101 del 21/7/1999 del Ministero dell’Interno - Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendio - con cui sono state approvate le *“Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria”*
- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 28 ottobre 2005 *“Sicurezza nelle gallerie ferroviarie”*
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri emanata il 6 aprile 2006 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 87 del 13 aprile 2006 recante *“Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose”*
- Direttiva del Dipartimento di Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 2.05.2006, recante *“Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenza dovuto a:*
  1. *Incidenti ferroviari con convogli passeggeri - Esplosioni o crolli di strutture con coinvolgimento di persone - Incidenti stradali che coinvolgono un gran numero di persone;*
  2. *Incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone;*
  3. *Incidenti aerei;*
  4. *Incidenti con presenza di sostanze pericolose”*,diramate da Dipartimento della Protezione civile ai sensi dell’art. 5, comma 5, del decreto legge 7 settembre 2001, n.343, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2001, n.401
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 03/12/2008 concernente *“Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze”*
- Indicazioni operative inerenti *“La determinazione dei criteri generali per l’individuazione dei Centri operativi di Coordinamento e delle Aree di Emergenza”* diramate dal Dipartimento di Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri il 31/03/2015;
- Nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 23521 del 27/05/2010 avente ad oggetto *“Adempimenti per il rispetto della normativa in materia di Sicurezza delle gallerie ferroviarie”*
- Circolare del Ministero dell’Interno prot. 7004/M/GAB del 27/04/2011 avente ad oggetto *“Piani di Emergenza Esterna alle gallerie ferroviarie”*
- Circolare del Ministero dell’Interno prot. 17004/116/1 - Gab. Uff. III - Prot. Civ. del 14/08/2014 avente ad oggetto *“DM 28/10/2005 - Piani di Emergenza Esterna per le gallerie ferroviarie (P.E.E.)*
- La Specifica Tecnica di Interoperabilità *“Sicurezza delle gallerie Ferroviarie”* approvata con Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione Europea del 18 novembre 2014 ed entrata in vigore negli stati Membri dell’UE il 1.01.2015
- Legge 24 marzo 2012, n. 27, recante la conversione in Legge del Decreto Legge 1/2012 *“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”*
- Linee guida per la redazione del Piano di Emergenza Interno RFI DTC SI GA MA IFS 001 B del 22/12/2017

- Piani di Emergenza Interni (PEI) redatti dalla Società R.F.I. S.p.A.;
- Protocolli d'intesa stipulati tra il Gruppo FS Italiane, Protezione Civile regionale e 118 nell'ottica di consolidamento e sviluppo delle operazioni di prevenzione e gestione delle emergenze in ambito ferroviario.

Nella stesura della presente pianificazione sono state altresì considerate le evidenze e valutazioni emerse in occasione dei sopralluoghi effettuati presso la galleria in argomento.

In conformità alle indicazioni tracciate nelle citate Linee guida, nel presente piano è delineata e definita, infine, l'architettura generale della pianificazione emergenziale, che costituisce la cornice nella quale si inquadreranno i singoli piani procedurali di ogni Ente, Soggetto ed Amministrazione interessati alle attività di soccorso nell'emergenza.

## **Limiti di operatività del Piano di Emergenza e Soccorso**

Le galleria “Maiella” dispone delle misure/predisposizioni di sicurezza descritte nel Piano di Emergenza Interno di Rete Ferroviaria Italiana.

Il Decreto Legge 24/01/2012 n.1 recante “*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*”, successivamente convertito con modificazioni nella Legge 27/03/2012 n. 27 sancisce per le infrastrutture ferroviarie e per quelle stradali il principio generale dell’allineamento della progettazione nazionale ai parametri e standard tecnici previsti dalle norme europee. In particolare l’art. 53 comma 2 stabilisce che: “*Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell’Unione Europea.*”

La Specifica Tecnica di Interoperabilità “Sicurezza delle gallerie Ferroviarie” approvata con Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione Europea del 18 novembre 2014 ed entrata in vigore negli stati Membri dell’UE il 1.01.2015 non prevede interventi sulle gallerie esistenti se non in caso di ristrutturazione e rinnovo.

Le galleria ferroviaria oggetto del presente piano di emergenza, rientra nel campo di applicazione di cui all’art. 11 del DM 28/10/2005 e pertanto, in relazione al quadro normativo sopra riportato, non è stata oggetto di interventi di adeguamento ai requisiti minimi del succitato D.M. 28 ottobre 2005. Ne consegue che la stessa non dispone di tutti i requisiti minimi di sicurezza previsti dal decreto.

L’assenza di taluni requisiti tra l’altro potrebbe rendere particolarmente difficoltoso, in caso di incendio, l’accesso in galleria in assenza di adeguati mezzi di soccorso che consentano la percorribilità di lunghi tratti in ambiente confinato.

Il P.E.S. è stato predisposto sulla base dei criteri e dei contenuti indicati nelle “*Linee guida per la redazione del piano generale di emergenza di una lunga galleria ferroviaria attrezzata, come da Linee guida per il miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie 10/98*” diramata con la nota della Direzione Generale Protezione Civile e Servizi Antincendio del Ministero dell’Interno pro. n. EM 3400\4101 del 21 luglio 1999 e con riguardo all’elaborazione del modello di intervento previsto nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 6 aprile 2006 sul “*Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose*”.

Nella stesura della presente pianificazione sono stati altresì considerati gli elementi di seguito indicati:

- le evidenze e valutazioni emerse in occasione dei sopralluoghi effettuati presso la galleria;
- il Piano di Emergenza Interno predisposto dal Gestore dell’infrastruttura (R.F.I.) ed allegati al PES.

Il presente piano è stato inoltre elaborato tenendo necessariamente conto dei presidi, delle risorse e degli strumenti al momento disponibili ed impiegabili nell’azione di soccorso, dell’esercizio di convogli passeggeri.

Da un esame delle criticità riscontrate nella situazione attuale si evidenzia la necessità, comunque, di addivenire ad interventi strutturali ed impiantistici all’interno della galleria, quali l’illuminazione di emergenza delle vie di esodo e di accesso; realizzazione della segnaletica di sicurezza, sistema di comunicazioni radio affidabili per i servizi pubblici di soccorso (Circolare VVF 14343/2015, par.3.2); di ciò viene dato un quadro sintetico nella matrice di praticabilità inserita nel presente PES.

In conformità alle indicazioni tracciate nelle citate Linee guida, nel presente piano è delineata e definita, infine, l’architettura generale della pianificazione emergenziale, che costituisce la cornice nella quale si inquadreranno i singoli piani procedurali di ogni Ente, Soggetto ed Amministrazione interessati alle attività di soccorso nell’emergenza.

## **Livelli del rischio**

Analisi del rischio effettuate per la galleria oggetto del presente piano nelle attuali condizioni infrastrutturali/impiantistiche, del materiale rotabile e di traffico (velocità, volume e tipologia) hanno mostrato come il grafico del rischio cumulato ricade nella zona di piena accettabilità del rischio, al di sotto del limite inferiore di tollerabilità di cui all'allegato III (par. 4.3) del DM 28/10/2005.

I risultati delle suddette analisi dei rischi condotte da RFI fanno parte integrante del presente documento (*Allegato 3*). Ogni eventuale modifica sarà comunicata alla Prefettura per l'aggiornamento del piano.

## **PARTE I - PARTE DESCRITTIVA**

### ***I.1 DESCRIZIONE DEL TERRITORIO***

La ferrovia Sulmona-Carpinone è una linea ferroviaria a scartamento ordinario non elettrificata che è percorsa solo da treni turistici (Transiberiana d'Abruzzo).

Nel tratto di linea compreso tra la fermata di Cansano (km 25+568) e la fermata di S. Pietro Avellana-Capracotta (km 86+470) ricadono cinque gallerie di lunghezza superiore a 1000, tra cui la **galleria Maiella, dal km 38+615 al km 41+100.**

Nel presente capitolo viene descritta la viabilità di connessione agli imbocchi della galleria "Maiella" avente l'imbocco SUD ricadente nel territorio della provincia di Chieti (comune di Palena), e l'imbocco NORD nel territorio della provincia di L'Aquila (comune di Cansano).

#### **I.1.1 Viabilità galleria Maiella**

##### ***IMBOCCO LATO SULMONA***

L'imbocco lato Campo di Giove M. Maiella è ubicato al Km 38+615 della linea Sulmona-Carpinone. Tale imbocco è raggiungibile solo attraverso un percorso pedonale utilizzato dal personale RFI per attività di manutenzione per cui non utile ai fini del PES poiché non accessibile ai mezzi di soccorso.

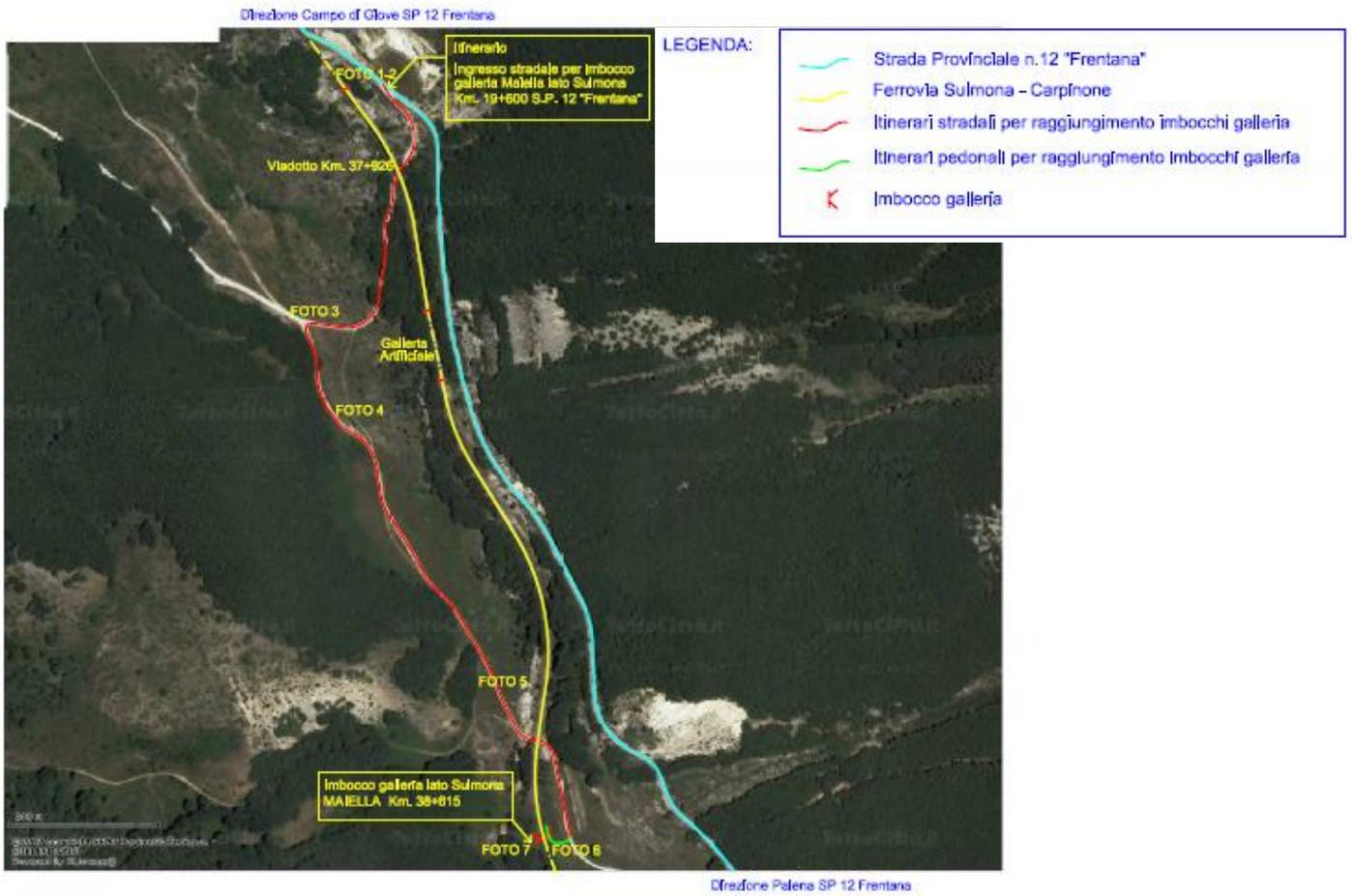
##### **VIABILITA' FERROVIARIA:**

Per il raggiungimento dell'imbocco RFI renderà disponibile, all'occorrenza, un idoneo carrello ferroviario per il trasporto di uomini ed attrezzature di soccorso (VF) dislocato presso la stazione di Sulmona; l'area di attesa mezzi verrà individuata nella stazione di Campo di Giove.

Il tempo medio di percorrenza del carrello dalla stazione di Sulmona alla stazione di Campo di Giove è di 61', mentre dalla stazione di Campo di Giove all'imbocco della galleria è di 16' (*in condizioni atmosferiche ottimali*).

##### **VIABILITA' STRADALE PER IL SOLO ACCESSO PEDONALE:**

Provenendo da Campo di Giove sulla SP. n. 12 "Frentana", al Km. 19+600 svoltare a destra sulla strada interpoderale e percorrere la stessa (attraversando il viadotto ferroviario km.37+926) sino a raggiungere un crocevia. Svoltare a sinistra e continuare a percorrere la strada interpoderale attraversando il sottovia ferroviario km.38+484. Dopo circa mt 100 sulla destra percorrere il sentiero pedonale per mt 50 sino a raggiungere l'imbocco della galleria Maiella lato Sulmona km.38+615.



**FOTOGRAFIA AREA IMBOCCO GALLERIA LATO SULMONA**  
*Stralcio dell'allegato 3 del PEI*



**FOTOGRAFIA IMBOCCO LATO SULMONA**

### IMBOCCO LATO CARPINONE

L'imbocco lato Palena è ubicato al Km 41+100 della linea Sulmona - Carpinone.

Tale imbocco è raggiungibile solo attraverso un percorso pedonale utilizzato dal personale RFI per attività di manutenzione pertanto non utile ai fini del PES non essendo raggiungibile dai mezzi di soccorso.

### VIABILITA' FERROVIARIA:

Per il raggiungimento dell'imbocco RFI renderà disponibile, all'occorrenza, un idoneo carrello ferroviario per il trasporto di uomini ed attrezzature di soccorso (VF) dislocato presso la stazione di C/Sangro; l'area di attesa mezzi verrà individuata nella stazione di Palena.

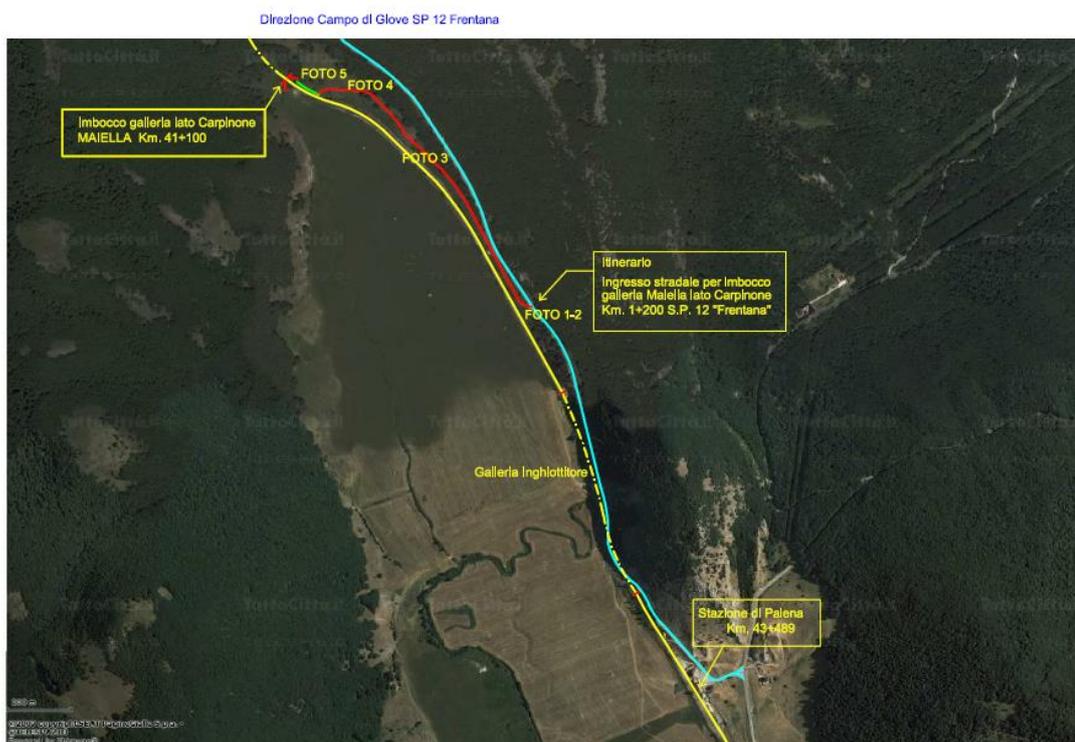
Il tempo medio di percorrenza del carrello dalla stazione di C/Sangro alla stazione di Palena è di 67', mentre dalla stazione di Palena all'imbocco della galleria è di 5' (*in condizioni atmosferiche ottimali*).

### VIABILITA' STRADALE PER L'ACCESSO PEDONALE:

Provenendo dalla stazione di Palena, sulla SP. n. 12 "Frentana", al Km. 1+200 svoltare a sinistra su strada interpodereale. Dopo aver percorso circa un chilometro si raggiunge la ferrovia e si prosegue sul sentiero pedonale che fiancheggia la ferrovia, per circa mt 40, sino al raggiungimento dell'imbocco lato Carpinone della galleria Maiella.

#### LEGENDA:

	Strada Provinciale n.78 "Aquilonia"
	Strada Statale n.650
	Ferrovia Sulmona - Carpinone
	Itinerari stradali per raggiungimento Imbocchi galleria
	Itinerari pedonali per raggiungimento Imbocchi galleria
	Imbocco galleria



**FOTOGRAFIA AREA IMBOCCO GALLERIA LATO CARPINONE**  
*Stralcio dell'allegato 3 del PEI*



**FOTOGRAFIA IMBOCCO LATO CARPINONE**

## **I.2 DESCRIZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA**

### **I.2.1 Caratteristiche del tratto di linea ferroviaria**

#### **GALLERIA MAIELLA**

La galleria Maiella, situata sulla linea ferroviaria Sulmona – Carpinone, non elettrificata è realizzata a unica canna, binario unico e presenta una lunghezza di 2485,08 m.

L'imbocco lato Campo di Giove M. Maiella è al Km. 38+615, l'imbocco lato Palena è al Km. 41+100.

#### **Tabella delle stazioni e delle località di servizio del tratto di linea**

Nome Località	Progressiva km Asse FV	Tipologia	Presenziata (SI/NO)	da ore a ore
Campo di Giove M. Maiella	34+271	Fermata	NO	
Palena	43+490	Fermata	NO	

Per quanto riguarda l'andamento altimetrico, la galleria si presenta con tre cambi di livelletta dall'imbocco (Campo di Giove M. Maiella) Km. 38+615 al Km. 39+897 in ascesa del 6%, dal Km. 39+897 al Km. 40+092 in orizzontale e dal Km. 40+092 all'imbocco (Palena) Km. 41+100 in discesa del 2%.

#### **Tabella delle caratteristiche plano-altimetriche**

Lunghezza complessiva (km)	2485
Pendenza max. (‰)	6
Dislivello complessivo (m)	5,71
Dislivello massimo (m)	7,82

**Tabella delle caratteristiche di esercizio**

Sistema di esercizio	Dirigenza Unica (sede Sulmona)
Regime di circolazione	D.U. - con blocco telefonico con SSC
Velocità max. di esercizio	75Km/h (rango A); 80Km/h (rango B);
Volume di traffico giornaliero	Il numero medio di treni turistici/anno è di circa 170, circolanti principalmente durante i festivi e prefestivi, con un numero medio di viaggiatori di circa 350 unità per ogni treno.

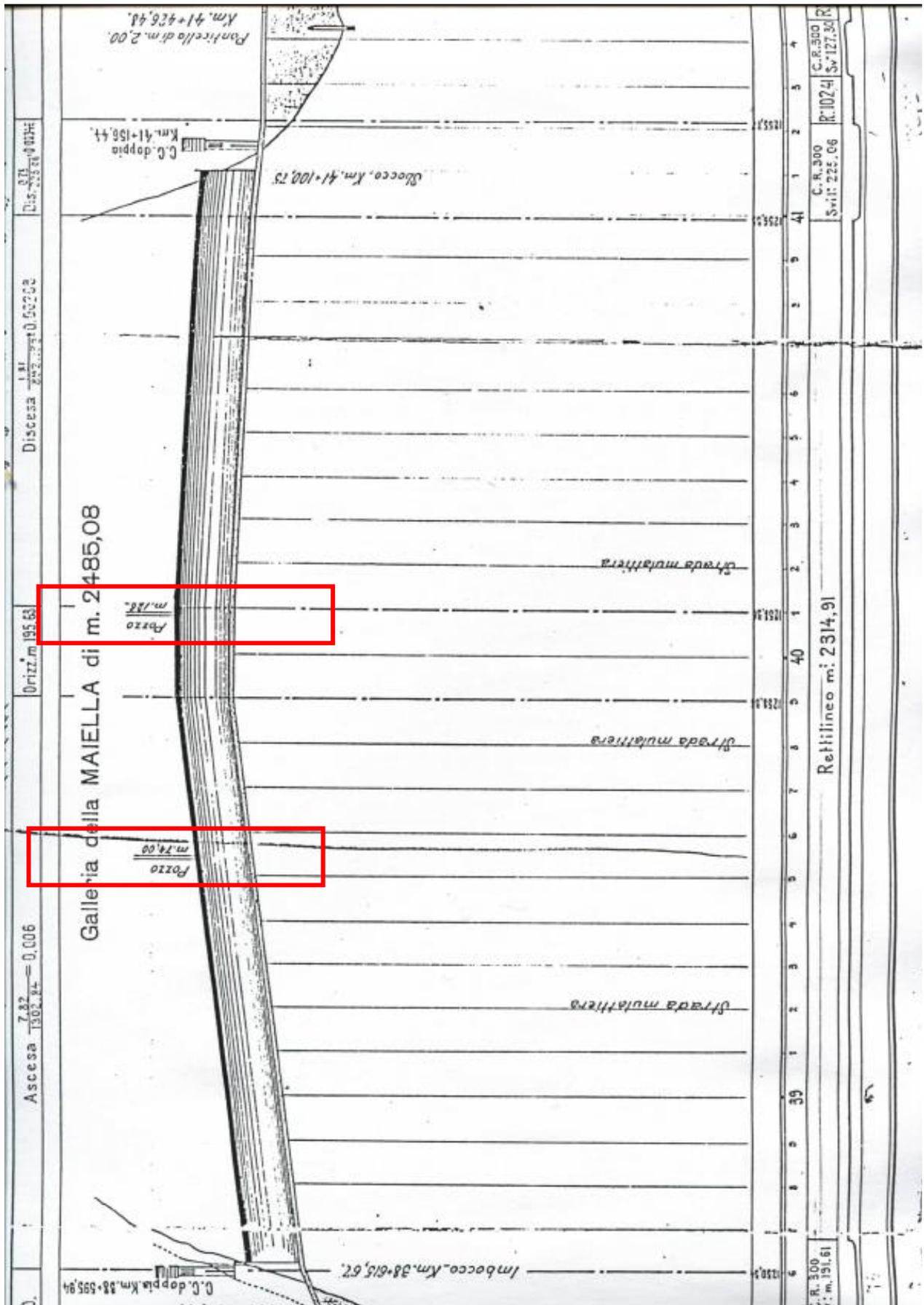
**Caratteristiche uscite accessi**

USCITA/ACCESSO	PROGR	TIPOLOGIA DI ACCESSO		
		Pedonale	Autov.	Bimodale
Imb. lato Campo di Giove M. Maiella (Sulmona)	38+615	X	-	-
Imb. lato Palena (Carpinone)	41+100	X	-	-

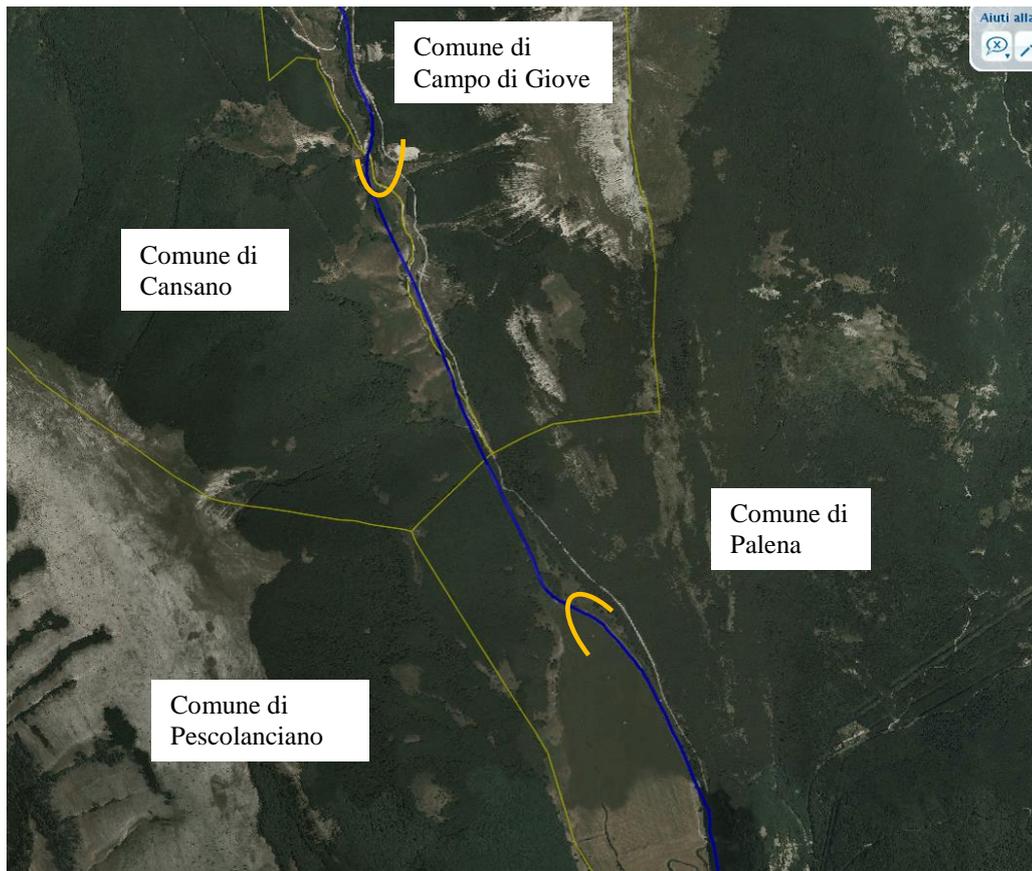
Nota: X= presente sentiero di montagna

Si segnala che agli imbocchi non sono presenti aree a rischio specifico e che non sono presenti deviatori in galleria.

Sul lato sinistro della galleria, sono presenti un marciapiede, la cui larghezza è pari a 70 cm. e n. 80 nicchie per il ricovero del personale ogni 30 m.



Stralcio del profilo plano-altimetrico della linea ferroviaria  
 In rosso si evidenziano i camini di diametro 3m posti ai km 39+550 (lunghezza 74m) e 40+090 (lunghezza 126m)



*Comuni di giurisdizione. In giallo si riporta la suddivisione comunale.  
Imbocco lato Sulmona: Campo di Giove  
Imbocco lato Carpinone: comune di Palena*



*Vista esterna del pozzo al km 40+090 (lunghezza 126m)*

### **I.3 INDIVIDUAZIONE DEGLI SCENARI INCIDENTALI**

Considerato che nella galleria transitano treni passeggeri, gli scenari ipotizzabili sono riconducibili agli scenari incidentali principali di riferimento, relativi all'emergenza in galleria, identificati in base all'insorgenza dei seguenti eventi critici iniziatori, desunti dal DM 28/10/05 – Allegato III §3.2, di seguito riportati:

- *assistenza per avaria tecnica*
- *deragliamento o collisione;*
- *Incendio (Principio d'incendio su di un treno passeggeri con arresto in galleria o incendio)*

Per gli scenari incidentali considerati, in **Allegato 4** al presente piano, sono riportati gli specifici diagrammi di flusso di intervento.

Poiché sulla linea Sulmona Carpinone, RFI e TRENITALIA hanno dichiarato che non è previsto il trasporto di merci pericolose, tale scenario incidentale non è stato considerato nel piano.

#### **I.3.1. Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica**

L'arresto di un convoglio per un lungo periodo in galleria costituisce un evento delicato. Le avarie tecniche che provocano l'arresto di un convoglio possono riguardare sia l'infrastruttura sia il materiale rotabile ed essere tali da costituire un'ipotesi disfunzionale gestibile all'interno dei servizi di assistenza del Gestore dell'infrastruttura (RFI) e della impresa ferroviaria coinvolta.

Le stesse possono, altresì, provocare comportamenti rischiosi da parte dei passeggeri, di seguito ipotizzati, tali da giustificare l'avvio della fase di pre-allerta degli Organismi preposti al soccorso come previsto al successivo paragrafo II.3.1.

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

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

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

#### **I.3.2. Ipotesi di deragliamento o collisione**

Il deragliamento ha effetti diversi in funzione della velocità di deragliamento e quindi del posizionamento dei vagoni rispetto ai binari. Sicuramente si avrà una rilevante interruzione nel servizio ferroviario. Si potrebbe verificare la necessità di effettuare il trasbordo dei viaggiatori su un altro mezzo ferroviario o di far raggiungere a piedi gli imbocchi della galleria.

Tale ipotesi comporta l'allertamento dei Vigili del Fuoco per gli interventi di soccorso tecnico urgente, per il salvataggio, sia dei viaggiatori che del personale del treno, nonché l'allertamento del "118" per l'attivazione degli eventuali interventi di soccorso sanitario.

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

### **I.3.3. Ipotesi di incendio**

#### **I.3.3.1 Principio d'incendio su di un treno passeggeri con arresto in galleria**

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

Le conseguenze per l'esercizio potrebbero essere relativamente lievi allorché l'incendio è tale da poter essere estinto immediatamente dal personale di condotta e di accompagnamento; in caso contrario le ripercussioni potrebbero essere gravi al punto da rendere necessario attivare l'intervento delle squadre di soccorso dei Vigili del Fuoco con attrezzature in dotazione.

È comunque necessario allontanare i viaggiatori verso un Punto di raccolta ed affrontare le problematiche di mobilità di persone anziane, bambini e diversamente abili.

Tali aspetti sono trattati all'interno dei paragrafi 3.3 *“Evacuazione dal treno ed esodo dei viaggiatori dalla galleria”* e 3.4 *“Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta”* della Disposizione di Esercizio dell'Impresa Ferroviaria (DEIF n. 21.1 del 31.05.2012, in allegato 6) *“Disposizioni per il PdC ed il PdA in caso di inconveniente di esercizio in galleria”*. Inoltre costituiscono aspetti specifici della formazione annualmente effettuata dall'Impresa Ferroviaria verso il proprio personale potenzialmente coinvolto nell'Emergenza.

Si renderà indispensabile anche l'attivazione del servizio 118 per gli interventi di soccorso sanitario.

#### **I.3.3.2 Ipotesi d'incendio**

L'incendio può verificarsi come evento primario o conseguente a:

- collisione
- deragliamento

L'ipotesi di incendio comporta l'attivazione di procedure di esodo, come nei casi precedenti, da parte del personale dell'impresa ferroviaria che si farà carico di garantire le necessarie forme di assistenza e di accompagnamento dei passeggeri verso l'uscita dalla galleria.

Le azioni sul luogo dell'evento sono quelle di soccorso tecnico da parte dei Vigili del Fuoco e quelle sanitarie che saranno assicurate in "zona di sicurezza", individuata dal direttore del soccorso sanitario (DSS), in accordo e su indicazione del direttore tecnico dei soccorsi (DTS.).

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

Le azioni di soccorso tecnico saranno tanto più efficaci quanto più sollecito sarà l'intervento dei soccorritori; ferme rimanendo le attività di pronto intervento da porre in essere nell'immediato da parte del personale dell'impresa ferroviaria ed R.F.I.

### **I.3.4. Matrice di praticabilità**

Nella tabella seguente sono riassunte, secondo lo schema indicato nella Circolare VVF 1343/2015, per le 4 condizioni operative ivi indicate e per i tre scenari di riferimento, il livello di praticabilità dell'intervento, sia per il contrasto dell'evento che per il salvataggio delle persone coinvolte, secondo la scala: immediatamente praticabile, parzialmente praticabile, non immediatamente praticabile, non pertinente.

Nel caso specifico, trattandosi di linea non elettrificata (diesel) il sezionamento e messa a terra non è pertinente, inoltre non è disponibile un convoglio evacuazione. Si evidenzia che RFI ha consegnato in data 06/12/2018 al Comando dei Vigili del Fuoco dell'Aquila una piattina motorizzata smontabile per il trasporto di attrezzatura minuta ad uso delle squadre di soccorso.

Infine si sottolinea che il comando dei Vigili del Fuoco di Chieti ha la disponibilità presso il distaccamento di Lanciano di un mezzo bimodale, per il quale RFI ha già formato gli addetti al suo impiego, che su richiesta potrebbe essere utilizzato.

Pertanto la condizione di riferimento per la linea Sulmona-Carpinone è la condizione 2.

MATRICE PRATICABILITA'	OBIETTIVI	CONDIZIONE 1		CONDIZIONE 2		CONDIZIONE 3		CONDIZIONE 4	
		Raggiungibilità accessi primari	SI	Raggiungibilità accessi primari	SI	Raggiungibilità accessi primari	SI	Raggiungibilità accessi primari	SI
		Sezionamento e messa a terra effettuato	NO	Sezionamento e messa a terra effettuato	SI	Sezionamento e messa a terra effettuato	SI	Sezionamento e messa a terra effettuato	SI
		Disponibilità Bimodale/Carrello attrezzato	NO	Disponibilità Bimodale/Carrello attrezzato	NO	Disponibilità Bimodale/Carrello attrezzato	SI	Disponibilità Bimodale/Carrello attrezzato	SI
		Disponibilità convoglio evacuazione	NO	Disponibilità convoglio evacuazione	NO	Disponibilità convoglio evacuazione	NO	Disponibilità convoglio evacuazione	SI
SCENARIO A (incendio)	CONTRASTO EVENTO	NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		PARZIALMENTE PRATICABILE		PARZIALMENTE PRATICABILE	
	SALVATAGGIO PERSONE COINVOLTE	NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		PARZIALMENTE PRATICABILE	
SCENARIO B (collisione - deradiciamento)	CONTRASTO EVENTO	NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		PARZIALMENTE PRATICABILE		IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		IMMEDIATAMENTE PRATICABILE	
	SALVATAGGIO PERSONE COINVOLTE	NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE		PARZIALMENTE PRATICABILE		IMMEDIATAMENTE PRATICABILE	
SCENARIO C (sosta prolungata)	CONTRASTO EVENTO	NON PERTINENTE		NON PERTINENTE		NON PERTINENTE		NON PERTINENTE	
	SALVATAGGIO PERSONE COINVOLTE	NON IMMEDIATAMENTE PRATICABILE (possibile l'autosalvamento)		PARZIALMENTE PRATICABILE		PARZIALMENTE PRATICABILE		IMMEDIATAMENTE PRATICABILE	

## **PARTE II - PARTE OPERATIVA DEL PIANO - PROCEDURE ED ADEMPIMENTI**

### ***II.1. MODALITA' DI INTERVENTO***

Come già evidenziato, la galleria “Maiella” è situata nei Comuni di Cansano (AQ) e Palena (CH).

È coinvolto anche il comune di Campo di Giove perché nella sua stazione ferroviaria è stata individuata l'area di ammassamento mezzi e soccorritori lato Nord, essendo la più vicina all'imbocco.

La gestione degli incidenti nella galleria è disciplinata dal seguente piano, sulla base dei compiti spettanti agli Enti di seguito indicati, come concordato nelle riunioni svolte con la Prefettura di Chieti.

In particolare è stato concordato tra le due Prefetture che:

- Il CCS sarà attivato presso la Prefettura dell'Aquila, e sarà in stretto contatto con la Prefettura di Chieti
- Il DTS sarà individuato dal comando VVF di L'Aquila, che ha il distaccamento più vicino a Castel di Sangro. Il Comando VVF di Chieti si attiverà per l'impiego del mezzo bimodale se ritenuto utile e necessario all'evento occorso.
- Saranno istituiti due PMA uno coordinato da Chieti (ASL 2) presso la stazione di Palena ed uno coordinato dall'Aquila (ASL 1) presso la stazione di Campo di Giove.
- Le forze dell'Ordine che interverranno saranno quelle della stazione Carabinieri di Campo di Giove (lato Nord) e di Pescocostanzo (lato Sud) essendo le più vicine.

### ***II.2. ENTI INTERESSATI COINVOLTI IN CASO DI EMERGENZA E RELATIVI COMPITI***

Gli **Enti interessati** coinvolti in caso di emergenza sono i seguenti:

- Prefettura dell'Aquila
- Prefettura di Chieti
- Vigili del Fuoco dell'Aquila
- Vigili del Fuoco di Chieti
- RFI - Direzione Territoriale Produzione di Ancona
- Trenitalia
- Regione Abruzzo- Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali:
  - Servizio Prevenzione dei rischi di protezione civile
  - Servizio Emergenze di Protezione Civile
  - Centro Funzionale d'Abruzzo
- Provincia dell'Aquila
- Provincia di Chieti

- Forze dell'Ordine (Questura dell'Aquila, Compartimento della Polizia Ferroviaria per le Marche, Umbria e Abruzzo, Comando Provinciale dei Carabinieri dell'Aquila)
- Strutture Sanitarie (ASL n. 1 ed ASL n. 2)
- Croce Rossa Italiana
- Forze Armate da attivare tramite il Comando Militare Esercito Abruzzo
- ARTA Abruzzo
- Aziende erogatrici dei servizi essenziali
- Comuni coinvolti: Cansano, Campo di Giove, Palena.

Qualora le risorse disponibili sul territorio non fossero sufficienti a fronteggiare l'evento, verranno richieste ulteriori risorse alla Sala Operativa Regionale della Regione Abruzzo e al Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

### **II.2.1. Prefettura dell'Aquila**

Il Dirigente dell'Area di Protezione Civile della Prefettura o il Funzionario di turno, ricevuta la notizia dell'incidente in galleria, dopo aver verificato con il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM) di R.F.I. e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco gli elementi principali dell'evento (scenario incidentale e sua gravità, luogo, numero approssimativo delle persone potenzialmente coinvolte), informa il Prefetto.

Lo stesso Dirigente o Funzionario di turno dirama apposita comunicazione telefonica agli Enti interessati e comunque attiva le comunicazioni ed il flusso informativo di cui al successivo paragrafo II.3.1. Le predette comunicazioni telefoniche sono poi confermate via PEC.

In considerazione della gravità dell'incidente e del livello di complessità delle azioni che devono essere poste in essere al fine di prestare soccorso ed assistenza ai passeggeri, e comunque nella fase di allarme, il Prefetto dell'Aquila:

- dispone l'attuazione del PES;
- dispone l'attivazione del Centro Coordinamento Soccorsi nella sua articolazione per funzioni di supporto e l'attivazione della Sala Operativa di Protezione Civile della Prefettura per la gestione dell'emergenza;
- assume, in raccordo con il Presidente della Giunta Regionale e coordinandosi con le strutture regionali di protezione civile ed i rappresentanti di Trenitalia e RFI presenti nel CCS nell'ambito delle funzioni di supporto Accessibilità e Mobilità e Servizi Essenziali, la direzione unitaria di tutti i servizi di emergenza, assicurando un costante flusso e scambio informativo;
- assicura il concorso coordinato di ogni altro Ente e Amministrazione dello Stato comunque a sua disposizione anche ai sensi dell'art. 13, comma 4, della legge n. 121/1981;
- assicura che siano adottate le misure di emergenza e le misure a medio e a lungo termine che possono rivelarsi necessarie;
- assicura che la Prefettura di Chieti sia costantemente informata sull'evoluzione degli eventi;
- informa immediatamente il Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Interno - Gabinetto del Ministro e Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Direzione Regionale Abruzzo dei Vigili del Fuoco.

Il Centro di Coordinamento Soccorsi, qualora lo ritenga opportuno, si avvale di un proprio funzionario di collegamento, inviato presso il Posto di Comando Avanzato (P.C.A.) allestito in prossimità del luogo dell'incidente.

Al C.C.S., nella sua composizione definita dalla Prefettura dell'Aquila, sono ammessi anche a partecipare:

- i rappresentanti delle funzioni di supporto attivate per la gestione dell'emergenza in considerazione della peculiarità dell'evento e del territorio interessato;
- il Dirigente, o suo delegato, del Compartimento di Polizia Ferroviaria per le Marche, Umbria e Abruzzo.

Ai fini della composizione del CCS i Sindaci interessati all'evento sono quelli dei Comuni di Cansano, Campo di Giove e Palena.

Il C.C.S., in particolare, provvede a:

- acquisire informazioni relative all'evento ed assumere le determinazioni del caso, coordinando le attività delle Direzioni Tecniche di Intervento, di cui al successivo par. II.3.4.1;
- supportare le richieste che pervengono dal luogo dell'incidente attraverso il Direttore Tecnico dei Soccorsi il quale, in ogni caso, informa costantemente il C.C.S. sulla evoluzione dell'emergenza;
- promuovere ogni intervento volto a garantire il soccorso, l'assistenza ed il trasferimento dei passeggeri coinvolti dal luogo dell'evento;
- tenere costantemente informate le sale operative nazionali sull'evoluzione complessiva dell'evento e raccordarsi con le attività dei Centri Operativi Comunali (C.O.C.);
- mantenere i rapporti con i Mass Media, prevedendo uno spazio idoneo dedicato agli incontri con i giornalisti che, se in prossimità del luogo dell'incidente, sarà individuato a cura del Direttore Tecnico dei Soccorsi in modo da non costituire intralcio alle azioni di soccorso;
- organizzare le attività finalizzate al ripristino della situazione ordinaria.

Il C.C.S. espleta, quindi, il necessario coordinamento di tutte le attività occorrenti, in generale, a fronteggiare l'emergenza. In vista di ciò, è importante che allo stesso C.C.S. pervengano, dal luogo dell'incidente, le più puntuali notizie relative all'evento nonché alle esigenze ed alle criticità registrate.

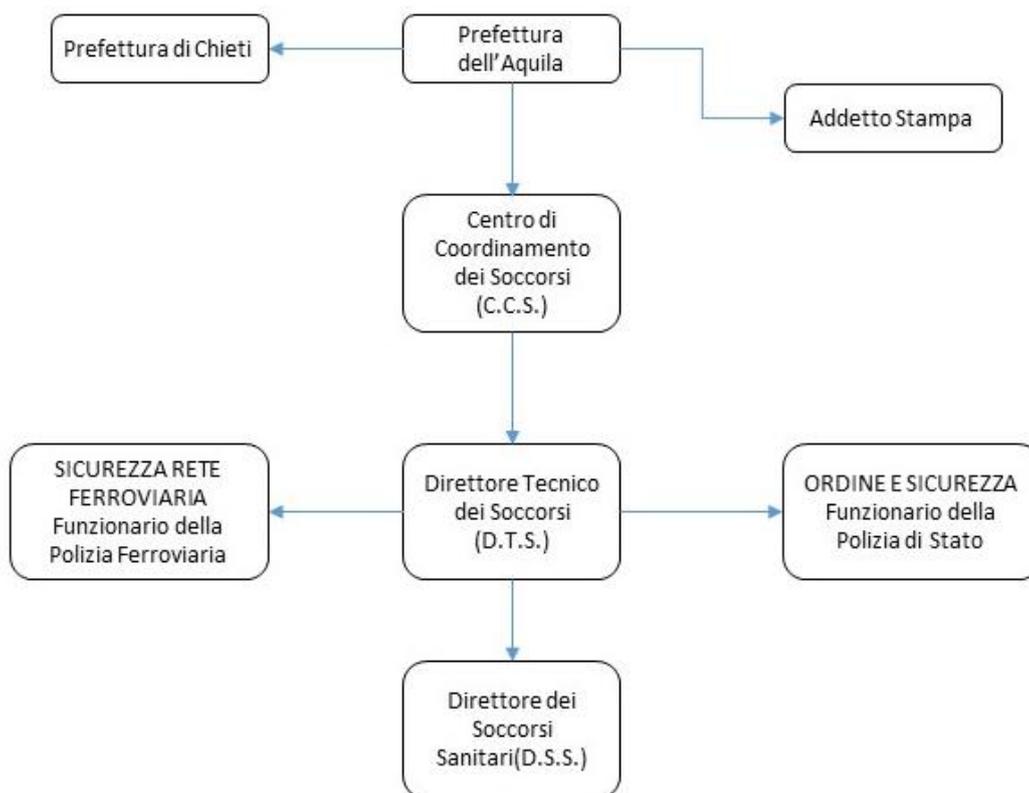
A tal fine è mantenuto un costante contatto con:

- il funzionario di collegamento della Prefettura, il Direttore Tecnico dei Soccorsi e il Direttore Tecnico di Intervento Sanitario presenti presso il Posto di Comando Avanzato;
- il rappresentante di RFI (referente di RFI) che supporta i soccorsi esterni nelle attività sul posto.

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

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

Il modello organizzativo di coordinamento dei soccorsi è di seguito riportato:



## II.2.2. Prefettura di Chieti.

La Prefettura di Chieti, ricevuta la notizia del verificarsi dell'incidente in galleria, attiverà le forze provinciali interessate nello specifico: la ASL 2 per l'istituzione di un PMA presso la stazione di Palena ed il Comando VVF di Chieti per l'impiego del mezzo bimodale se richiesto dal DTS.

Rimarrà in costante contatto con la Prefettura dell'Aquila fornendo ulteriore supporto qualora necessario ed in relazione alla gravità dell'evento.

## II.2.3. Regione Abruzzo

Partecipa alle attività di assistenza ai viaggiatori attivando, al riguardo, i gruppi di volontariato di protezione civile nonché tutte le necessarie risorse umane e strumentali del Sistema Regionale di Protezione Civile, anche in considerazione dei protocolli d'intesa vigenti fra la Regione Abruzzo e il Gruppo Ferrovie dello Stato.

La Regione Abruzzo garantisce il flusso di comunicazioni fornite dal Centro Funzionale Regionale provvedendo ad estenderle anche ad R.F.I., con riferimento all'allerta meteo, in particolare in caso di neve e forti precipitazioni.

Il Centro Funzionale d'Abruzzo, a seguito dell'emissione di un Avviso di condizioni meteorologiche avverse (per le diverse tipologie di fenomeno meteo: vento forte, neve, grandinate, temporali, piogge diffuse, mareggiate,) o di previsione di suscettività alta all'insorgere di incendi, nonché all'aggravarsi della situazione idraulica con l'innalzamento dei livelli idrometrici delle aste fluviali monitorate provvede alla pubblicazione dell'informativa sul sito dedicato <http://allarmmeteo.regione.abruzzo.it/>.

## **II.2.4. Provincia dell'Aquila**

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

- Il Servizio Viabilità al fine di garantire la percorribilità delle strade provinciali in caso di avverse condizioni atmosferiche;
- la Polizia Provinciale per le attività di vigilanza del traffico, in collaborazione con le Forze di Polizia e la Polizia Municipale dei Comuni interessati.

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

## **II.2.5. Comuni interessati**

I Sindaci dei Comuni interessati dispongono l'immediata apertura del C.O.C. attivando il proprio servizio di protezione civile e, in particolare, la Polizia Municipale per i servizi di controllo del traffico e della viabilità ordinaria, in coordinamento con le Forze dell'Ordine presenti sul territorio, nonché, qualora se ne presenti la necessità, l'ufficio della Polizia Mortuaria.

Sono attivati i servizi sociali e, in coordinamento con la Regione Abruzzo, le associazioni di volontariato per collaborare all'organizzazione e alla gestione degli interventi di propria competenza ai fini della prima assistenza alle persone incolumi.

I Comuni interessati, inoltre, assicurano la viabilità nelle strade comunali di accesso alle piazzole destinate al soccorso. In particolare garantiscono la percorribilità della strada di campagna per gli accessi agli imbocchi della galleria, rendendo agevole gli interventi degli Organi di soccorso anche con idonea cartellonistica indicante il tragitto e con divieto di fermata permanente.

## **II.2.6. Gestore dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana) ed Impresa di trasporto ferroviario (Trenitalia)**

Ai fini del coordinamento e dell'interfaccia tra tutti i soggetti sia pubblici che privati coinvolti nelle operazioni di soccorso, R.F.I. sarà rappresentata, nel primo momento dell'evento incidentale, da un proprio referente che supporta i soccorsi esterni nelle attività sul posto.

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

Rete Ferroviaria Italiana, coordinandosi con l'Impresa di trasporto ferroviario (Trenitalia), mette a disposizione del D.T.S., e degli altri enti preposti, mezzi ferroviari e relativo personale per il trasporto dei passeggeri coinvolti in eventi all'interno della galleria e per le altre esigenze connesse all'emergenza, accedendovi secondo le modalità temporali e le altre indicazioni impartite dal medesimo D.T.S. che ha preventivamente verificato le condizioni di sicurezza a tutela degli operatori.

L'Impresa di trasporto ferroviario (Trenitalia), inoltre, d'intesa con R.F.I. assicura che siano istituiti servizi alternativi di trasporto per i viaggiatori incolumi, anche al fine di assolvere, nei confronti dei passeggeri, all'obbligo contrattuale di portare gli stessi a destinazione.

Per perseguire tale prioritario obiettivo, il Gruppo F.S ed altre eventuali imprese ferroviarie provvedono ad assicurare ogni forma di assistenza necessaria ai medesimi viaggiatori anche attraverso l'approvvigionamento e la distribuzione di generi di prima necessità e quant'altro occorrente.

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

## **II.2.7. Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco dell'Aquila**

Ricevuta la notizia dell'incidente e comunque dopo aver accertato l'evento, la sala operativa del Comando Provinciale attiva le proprie procedure di intervento di soccorso ponendosi in stretto rapporto collaborativo con R.F.I., Trenitalia, nonché con gli altri Enti eventualmente interessati, provvedendo immediatamente ad effettuare le seguenti azioni:

- inviare sul posto il personale ed i mezzi di soccorso ritenuti necessari secondo la viabilità predefinita nel presente Piano per l'avvicinamento all'imbocco della galleria dal lato più prossimo al convoglio incidentato in base alle notizie ricevute;
- informare immediatamente la Prefettura, nonché gli organi superiori (Direzione Regionale e competente Dipartimento del Ministero dell'Interno);
- mantenere i contatti con la Prefettura o con il C.C.S., ove già operativo;
- comunicare al Prefetto il nominativo del ROS che interviene in loco e inviare un operatore, munito dei previsti apparati radio, presso la rispettiva postazione nel C.C.S.;
- mantenere il collegamento continuo con le unità intervenute sul posto dell'incidente.

### **Operazioni sul luogo dell'incidente**

Il personale VV.F. con la qualifica più elevata, intervenuto sul luogo, svolge la funzione di ROS, assumendo la direzione ed il coordinamento della gestione delle procedure operative delle risorse disponibili.

Il D.T.S., nominato dal Prefetto in via generale nella persona del Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco, assicura il collegamento tra il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco e il CCS ed i C.O.C., per definire, sin nell'immediato, il concorso e le strategie di azione nonché le tipologie di mezzi da impiegare nell'emergenza.

Al ROS/D.T.S. devono essere fornite tutte le informazioni tecnico specialistiche necessarie a garantire che le operazioni si svolgano in condizioni di sicurezza.

Il D.T.S. individua il posizionamento, nell'area individuata nel P.E.S., dell'automezzo UCL (unità locale di crisi) dove sarà attivato il Posto di Comando Avanzato (di seguito indicato P.C.A.), nel quale dovranno confluire i responsabili degli Enti e strutture intervenute.

Individua in relazione a quanto indicato nel presente P.E.S., l'area di "Attesa Mezzi", di seguito indicata (A.A.M.), ove dovranno stazionare i mezzi ed il personale di supporto alle operazioni di soccorso nonché, in accordo con il Direttore del Soccorso Sanitario, la localizzazione del PMA (Posto Medico Avanzato).

Il ROS espleta il primo intervento di soccorso tecnico urgente sul luogo dell'incidente assumendo, per delega del Comandante, la responsabilità delle squadre dei Vigili del Fuoco presenti sul luogo dell'incidente, nonché la direzione di tutte le attività di soccorso tecnico urgente che si sostanziano, in funzione della tipologia di evento, nella:

- acquisizione delle informazioni utili ai fini della valutazione del rischio;
- delimitazione delle aree di intervento, denominate "aree di rischio", in base alle condizioni ambientali presenti in galleria e a quelle meteorologiche all'esterno;
- individuazione delle modalità di evacuazione di aree particolarmente esposte agli effetti dell'incidente, ove necessario;
- adozione dei provvedimenti in ordine al salvataggio dei passeggeri nonché alla protezione degli operatori in aree di intervento particolarmente esposte alle conseguenze dell'incidente.

Il D.T.S., valutato lo scenario, sulla base delle risultanze svolte dagli operatori dei Vigili del Fuoco intervenuti e raccordandosi con il Direttore del Soccorso Sanitario, il Responsabile di R.F.I. in emergenza e con il Funzionario di P.S. presenti in loco, impartisce le disposizioni logistiche e

comportamentali da assumere nell'area di intervento, anche per quanto attiene al soccorso dei feriti ed all'evacuazione dei passeggeri, che si renderanno più consone al fine di garantire la incolumità pubblica dei cittadini coinvolti e degli operatori.

Il D.T.S., infine:

- richiede l'eventuale intervento di supporto di squadre provenienti da altre province raccordandosi con il Funzionario di P.S. affinché sia predisposto, ove necessario, il servizio di scorta ai mezzi in arrivo;
- fornisce aggiornate notizie sull'evoluzione dell'evento, sugli interventi attuati e sulle misure proposte;
- garantisce, sin dalle prime fasi, la piena collaborazione con l'autorità giudiziaria.

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

Il Comando Provinciale dei Vigili del fuoco, in relazione alla dinamica ed all'evoluzione che lo scenario incidentale, anche per effetto di fattori variabili imprevedibili, può impartire ulteriori indicazioni riguardanti, ad esempio, i comportamenti di protezione e le misure di sicurezza da adottare nell'area di rischio, nonché l'idoneità dell'ubicazione del punto di raccolta e trasferimento degli evacuati e del Posto Medico Avanzato (PMA), ove necessario.

## **II.2.8. Compartimento della Polizia Ferroviaria per le Marche, Umbria e Abruzzo**

Ricevuta la comunicazione dell'incidente attiva le proprie procedure interne di flusso informativo, nei confronti della Prefettura e della Questura, nonché delle altre Forze dell'Ordine più prossime al luogo dell'incidente e di intervento.

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

- tiene costantemente aggiornato il CCS circa lo stato della situazione e le conseguenze sulla circolazione ferroviaria;
- identifica vittime e feriti, in stretto raccordo con la ASL, dandone continua notizia al CCS;
- effettua la ricerca, l'acquisizione ed il sequestro di elementi ai fini delle indagini di polizia giudiziaria, degli accertamenti e delle attività di carattere investigativo che in base al D.M.I. 16.3.1989 ed al D.M.I. 26.4.2006 sono svolte, salva diversa disposizione dell'Autorità Giudiziaria, dalla Polizia Ferroviaria;
- assolve i compiti di ordine e sicurezza pubblica in ambito ferroviario, uniformandosi alle direttive del Questore con cui il Dirigente del Compartimento si tiene in stretto contatto;
- dispone della forza pubblica in ambito ferroviario, adottando ogni provvedimento di prevenzione, repressione e di accertamento di polizia giudiziaria;
- attua un costante raccordo con il DTS, per l'accesso, in condizioni di sicurezza, al luogo dell'evento nonché alle zone operative, che risultasse necessario ai fini dell'espletamento degli obblighi della specialità.
- In relazione al luogo dell'incidente istituisce, in accordo ed in collaborazione con l'Impresa di trasporto ferroviario, un punto di raccolta per pervenire al graduale censimento delle persone, comunque coinvolte dall'incidente al fine di aggiornare in tempo reale la situazione.

## II.2.9. Questura dell'Aquila

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

Dispone, altresì, coordinati servizi di controllo del territorio e della viabilità nonché ogni intervento o altra misura, per agevolare il flusso e deflusso dei soccorritori e consentire la regolarità delle operazioni di eventuale trasferimento dei passeggeri, a cura dell'Impresa Ferroviaria, su mezzi gommati; garantisce, inoltre, i servizi di ordine pubblico che si rendano necessari.

L'attività delle Forze dell'Ordine intervenute sarà quindi, in particolare, impegnata al fine di:

- istituire e gestire, nell'immediato e fino a diverse esigenze, i "posti di controllo del traffico" al fine di garantire l'afflusso ed il deflusso dei soli mezzi dei Vigili del Fuoco, del Servizio di Emergenza Territoriale "118" e della Protezione Civile nonché di R.F.I. e della impresa ferroviaria (Trenitalia) - quest'ultima in particolare curerà l'eventuale trasferimento dei passeggeri su idonei mezzi gommati - dalle aree di intervento e soccorso;
- gestire, in collaborazione anche con le Polizie Locali, la viabilità generale dell'area circostante al teatro delle operazioni, anche individuando ed istituendo ulteriori posti di vigilanza del traffico, c.d. "filtro", per agevolare l'afflusso e il deflusso dei mezzi di soccorso e della protezione civile nonché per garantire l'ordinato esodo dal luogo dell'incidente degli autopullman adibiti al trasferimento dei passeggeri;
- effettuare attività di ordine pubblico;
- assicurare idonea vigilanza nel sito eventualmente assegnato, individuato dal D.T.S., ai rappresentanti dei mezzi di informazione presenti sul luogo dell'evento;
- disporre per la conservazione degli effetti personali recuperati;
- aggiornare della situazione in atto, per quanto di competenza, il C.C.S.

Il funzionario della Questura, presente sul posto, cura il coordinamento delle attività che sono espletate nell'ambito delle rispettive competenze dagli Organi di polizia intervenuti.

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

Ai fini della più razionale utilizzazione delle Forze di Polizia disponibili territorialmente ciascuna Forza dell'Ordine deve comunicare tempestivamente alla Questura le ulteriori risorse di uomini e mezzi che possono essere messe a disposizione nella circostanza emergenziale.

Il Questore ha cura, in particolare, di:

- a) designare un Funzionario di P.S., quale responsabile dei servizi di ordine pubblico;
- b) attivare i Compartimenti della Polizia Ferroviaria in primis e della Polizia Stradale;
- c) disporre, all'occorrenza, degli altri uffici e Corpi di P.S. per l'espletamento dei rispettivi servizi di competenza;
- d) disporre l'impiego delle risorse e dei mezzi che ciascuna Forza di Polizia ha messo a disposizione per la circostanza;
- e) attivare, ove ritenuto necessario e nelle località riconosciute idonee, ulteriori posti di blocco e/o di controllo sia per meglio regolamentare la circolazione nella zona che allo scopo di prevenire possibili azioni criminali;
- f) intensificare i servizi info-investigativi, nonché la vigilanza e/o l'isolamento di altre aree/obiettivi ritenuti sensibili che possono essere oggetto di eventuali iniziative criminali.

## **II.2.10. Comando Provinciale dei Carabinieri dell'Aquila**

Il Comandante Provinciale dei Carabinieri dell'Aquila:

- a) allerta i Comandi periferici interessati;
- b) assicura il concorso, con uomini e mezzi, alla disciplina del traffico attraverso l'istituzione e la gestione dei posti di controllo della circolazione stradale con il supporto delle Polizie Municipali nonché alla realizzazione degli altri servizi di vigilanza a garanzia dell'ordine pubblico.

## **II.2.11. Comando Provinciale della Guardia di Finanza dell'Aquila**

Il Comandante Provinciale della Guardia di Finanza dell'Aquila:

- a) allerta i Comandi dipendenti;
- b) assicura l'impiego di personale e mezzi, in concorso con le altre Forze di Polizia, per la disciplina del traffico nelle aree interessate dall'evento.

## **II.2.12. Forze Armate**

Intervengono all'occorrenza su richiesta del Prefetto, in relazione a decisioni assunte nell'ambito del Centro Coordinamento Soccorsi.

## **II.2.13. A.S.L. n. 1 di L'Aquila/Avezzano/Sulmona**

Premesso che in caso di necessità la ASL può attivare altri servizi, nel presente Piano di Emergenza e Soccorso viene riportata la suddivisione delle attività del SIESP, Servizio Igiene, Epidemiologia e Sanità Pubblica del Dipartimento di Prevenzione.

In caso di Allarme la Prefettura dell'Aquila allerta il Direttore del SIESP anche facendo riferimento agli elenchi di pronta disponibilità comunicati periodicamente tramite procedura già codificata.

La ASL interviene fornendo il supporto necessario alle valutazioni del rischio sanitario relativo all'evento incidentale e propone, se necessario, misure di carattere igienico-sanitarie da adottare a tutela della popolazione:

1. in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 7 della L.R. 29.07.1998 n. 64, la ASL provvede a valutare l'eventuale impatto determinato sulla salute dalle possibili sostanze derivate dall'evento e coinvolgenti le matrici ambientali (aria-suolo) e/o biologiche;
2. propone agli enti competenti ad intervenire nei COC e nel CCS l'eventuale adozione di misure di contenimento del rischio ed eventuali interventi di messa in sicurezza d'emergenza;
3. sulla scorta dei dati analitici la ASL valuta, anche in collaborazione con altri Enti, l'entità e l'estensione del rischio e/o eventuali pericoli o danni per la popolazione;
4. valuta la necessità di coinvolgere ulteriori Servizi dipartimentali della ASL per indagini sugli alimenti di origine animale e vegetale o di sanità animale;
5. propone al Prefetto dell'Aquila eventuali e possibili misure di prevenzione e protezione da porre in essere ai fini della tutela della popolazione coinvolta;
6. riguardo alla comunicazione del rischio alla popolazione, su richiesta del Prefetto, la ASL potrà fornire il supporto necessario.

## **II.2.14. Servizio di Emergenza Territoriale "118"**

Il Servizio di Emergenza Territoriale "118", attraverso la Centrale Operativa che ha ricevuto la chiamata:

- dispone l'invio sul posto di tutti i mezzi di soccorso, attivando il personale sanitario reso necessario dall'emergenza, avviando anche le procedure per l'attivazione delle risorse sanitarie territoriali disponibili sulla base di protocolli interni.

Il Servizio di Emergenza Territoriale "118", inoltre, applica le proprie procedure di competenza al fine di:

- nominare il Direttore del Soccorso Sanitario che opera sul luogo dell'incidente, comunicandone il nominativo ed i recapiti telefonici alla Prefettura;
- effettuare il triage dei passeggeri coinvolti nell'incidente operando sempre in zona sicura (sentito il D.T.S.);
- effettuare la ricognizione ed il triage dei passeggeri coinvolti nell'incidente;
- gestire l'emergenza sanitaria, coordinando le risorse necessarie per gli interventi di soccorso e di assistenza nonché di trasporto dei feriti;
- allertare le strutture sanitarie e le unità specialistiche locali e quelle delle zone limitrofe in funzione dell'evoluzione dell'evento;
- acquisire informazioni utili per l'approvvigionamento dei farmaci, di eventuali antidoti, e di attrezzature che si rendessero necessari.

## **II.2.15. ARTA**

Ricevuta la notizia dell'incidente provvede:

- alla verifica degli effetti dell'incidente sull'ambiente, in particolare per quanto attiene alla eventualità di inquinamento idrico, mediante prelievo di campioni di acqua, nonché, ove occorra, di aria e terreno;
- a supportare tecnicamente le Autorità e gli Organismi presenti per le decisioni da assumere al fine di contenere e/o eliminare l'eventuale inquinamento verificatosi a causa o dopo l'incidente.

L'intervento dell'Agenzia potrà essere esperito esclusivamente a distanza di sicurezza dalle aree ad alto rischio (zone bianche), individuate sulla base di rischi specifici associati alle sostanze coinvolte ed alle situazioni ambientali contingenti.

## **II.2.16. Croce Rossa Italiana**

La Croce Rossa Italiana applicando le procedure di competenza opera sotto la direzione del D.S.S., in stretto raccordo operativo con i Servizi di Emergenza Territoriale "118", per quanto riguarda il soccorso sanitario alle persone, mettendo a disposizione le proprie risorse per:

- inviare sul posto i mezzi ed il personale sanitario;
- attuare interventi di soccorso, di assistenza sanitaria e di trasporto dei feriti nelle strutture sanitarie;
- svolgere attività d'assistenza psicologica a favore delle vittime e anche per i soccorritori.

## **II.3. PROCEDURE OPERATIVE**

### **II.3.1. La comunicazione dell'evento ed il flusso informativo**

Si riportano di seguito i più significativi passaggi relativi alla fase iniziale dell'emergenza in conseguenza di un evento incidentale.

La comunicazione dell'evento perviene dal luogo dell'incidente al DU (Dirigente Unico) di Sulmona, e da questo al DCCM di Pescara che provvede a:

- informare la sala operativa nazionale Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.);
- attivare le proprie procedure interne;
- trasmettere immediatamente l'allarme alle Prefetture dell'Aquila e di Chieti, al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, alla Polizia Ferroviaria e al Servizio di Emergenza Territoriale "118" e alla Sala Operativa Regionale della Regione Abruzzo comunicando, in particolare:
  - il luogo dell'incidente, con la progressiva chilometrica e le altre indicazioni necessarie alla sua esatta individuazione per l'attivazione degli interventi di soccorso in emergenza;
  - il tipo di incidente (guasto, deragliamenti, incendio, etc.) ed il tipo e numero dei treni coinvolti;
  - le modalità di accesso al luogo dell'incidente;
  - il numero presumibile dei passeggeri, segnalando l'eventuale presenza di persone appartenenti alle categorie c.d. svantaggiate (ad es. portatori di handicap ed altri) e/o bisognose di assistenza sanitaria nonché del personale in servizio sul treno;
  - i recapiti telefonici (accessibili da rete esterna) del personale viaggiante a bordo treno.

R.F.I. e Trenitalia (su richiesta di R.F.I.) si attivano immediatamente per approntare i locomotori/carrelli di soccorso per l'ingresso in galleria ed il trasporto di materiale tecnico e Vigili del Fuoco, qualora ritenuto necessario in relazione all'evento in atto (deragliamenti/incendio).

Il DCCM è il referente unico dei VVF per tutte le fasi operative.

La Polizia Ferroviaria dà immediata comunicazione all'Autorità giudiziaria.

La Prefettura dell'Aquila assume immediati contatti telefonici con R.F.I. e Vigili del Fuoco al fine di acquisire ulteriori elementi informativi in merito al tipo di incidente occorso e provvede a diramare la comunicazione alla Protezione Civile della Regione, ai Sindaci dei Comuni interessati, alla Questura e agli altri enti interessati.

Qualora la comunicazione dell'evento non dovesse pervenire da R.F.I. e sopraggiunga invece da soggetti terzi ad una o più sale operative territoriali delle forze istituzionali preposte al soccorso e/o di pubblica utilità, ciascuna sala operativa procede a contattare immediatamente la Prefettura dell'Aquila, la Sala Operativa del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, il Compartimento della Polizia Ferroviaria ed R.F.I. per la verifica della segnalazione. Questi ultimi, ove non abbiano contezza dell'evento oggetto di segnalazione, provvedono alla verifica della stessa segnalazione contattando il DCCM di Pescara. In ogni caso, contattano detto DCCM per acquisire informazioni certe in merito all'evento segnalato ed in particolare a:

- luogo dell'incidente, con la progressiva chilometrica;
- il tipo di incidente (guasto, deragliamenti, incendio, etc.) ed il tipo e numero dei treni coinvolti;
- modalità di accesso al luogo dell'incidente.

Del riscontro effettuato, i Vigili del Fuoco ed il Compartimento della Polizia Ferroviaria danno immediata comunicazione alla Prefettura che procederà come sopra indicato.

In caso di positivo riscontro il Compartimento della Polizia Ferroviaria dà comunicazione anche all'Autorità giudiziaria.

## **II.3.2. Gli stati di allarme**

Gli stati di allarme si articolano, in relazione alle diverse ipotesi incidentali previste al capitolo I.3, nelle due fasi sotto indicate:

### **PREALLARME**

#### **Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica**

Secondo la previsione effettuata al paragrafo I.3.1 l'evento sopra indicato rappresenta il livello di allerta che si raggiunge quando l'evento in prima analisi non ha le caratteristiche di un'emergenza, fermo restando il fatto che comunque la sua evoluzione potrebbe potenzialmente aggravarsi.

Si tratta infatti di un evento gestibile all'interno dei servizi di assistenza di R.F.I., ma dal quale possono scaturire anomalie tecniche e comportamenti dei passeggeri che necessitano di attenzione da parte degli Organismi preposti al soccorso (Vigili del Fuoco e Servizio di Emergenza Territoriale "118"), i quali vengono pre-allertati dal DCCM onde consentire loro di prepararsi all'eventuale emergenza.

### **ALLARME E RICHIESTA DI INTERVENTO AGLI ENTI INTERESSATI A SEGUITO DI UN EVENTO INCIDENTALE**

**Peggioramento della situazione derivante dall'avaria tecnica** - attivazione degli organismi preposti al soccorso in relazione alle specifiche necessità che si vengono a prefigurare sul momento.

#### **Ipotesi di deragliamento/collisione**

#### **Principio d'incendio su di un treno passeggeri con arresto in galleria**

#### **Ipotesi d'incendio**

La fase di allarme comporta l'espletamento delle procedure operative interne di attivazione e di intervento da parte degli Enti preposti al soccorso e/o di pubblica utilità.

In relazione alle ipotesi di incidente che determinano la fase di allarme si può verificare che l'intervento degli Enti preposti al soccorso ed alle altre attività necessarie per la gestione dell'emergenza, avvenga con attivazioni diversificate in relazione alla specificità ed all'evolversi dell'incidente.

## **II.3.3. Attivazione degli stati di allarme**

A seguito della comunicazione dell'incidente, che avviene secondo quanto riportato nel paragrafo precedente, tutti gli Enti e Soggetti coinvolti in emergenza si riterranno in uno degli stati di allarme comunicato ai fini delle conseguenti procedure operative di intervento, tenuto conto della specificità dell'incidente e della sua evoluzione e secondo le linee generali di azione prefigurate nel presente piano.

Ciascuna sala operativa delle forze istituzionali preposte al soccorso e/o di pubblica utilità (Vigili del Fuoco, Questura, Comando Provinciale dei Carabinieri, "118"), secondo le modalità previste dalle proprie procedure, in caso di incidente (sia esso comunicato dal DCCM che segnalato da terzi e successivamente accertato) procederà in particolare a:

- inviare le proprie squadre di intervento;
- contattare le altre sale operative territoriali per assicurare il costante raccordo operativo;
- informare la Prefettura dell'avvenuta attivazione;
- attuare quanto altro previsto dalle proprie procedure.

## **II.3.4. Organizzazione dell'intervento**

Le squadre che intervengono sul luogo dell'incidente operano ciascuna nell'ambito delle proprie competenze tecniche e secondo quanto previsto dalle proprie procedure operative sotto il coordinamento del DTS.

### **II.3.4.1. Coordinamento Tecnico Operativo**

Per garantire il coordinamento unitario degli interventi tecnici e di soccorso delle squadre appartenenti alle diverse strutture che intervengono, è individuato, fin dai primi momenti dell'emergenza, il D.T.S. cui è affidato il compito di definire le priorità degli interventi da attuare.

In accordo con le indicazioni dello stesso, a cui dovranno essere messe a disposizione tutte le informazioni tecnico-specialistiche necessarie a garantire che le operazioni si svolgano in condizioni di sicurezza, verranno attuati i seguenti interventi ad opera delle Forze e dei Corpi a fianco di ciascuno indicati:

- soccorso tecnico urgente (V.V.F.);
- prima verifica e messa in sicurezza dell'area (V.V.F.);
- soccorso sanitario (A.S.L. n. 1 - 118 – CRI ed Associazioni di volontariato sanitario);
- provvedimenti immediati relativi alla gestione del traffico ferroviario e delle reti di servizio allo stesso (R.F.I.);
- delimitazione dell'area destinata alle attività di soccorso (Forze di Polizia e Polizie Locali);
- interdizione e controllo degli accessi all'area (Forze di Polizia e Polizie Locali);
- individuazione e gestione di corridoi riservati per l'afflusso e il deflusso dei mezzi di soccorso e di relative aree di sosta (Forze di Polizia e Polizie Locali);
- gestione della viabilità generale dell'area circostante al teatro delle operazioni (Forze di Polizia e Polizie Locali);
- attività di ordine pubblico e attività di analisi e raccolta di dati per investigazione sulle cause di incidente (Forze di Polizia);
- conservazione e gestione degli effetti personali recuperati (Forze di Polizia);
- aggiornamento costante sulla situazione alle proprie sale operative (tutte le squadre intervenute).

Il D.T.S. nell'espletamento delle attività di coordinamento si avvale della collaborazione dei referenti/responsabili sul posto di tutte le strutture attivate.

### **II.3.4.2. Soccorso tecnico urgente**

Costituisce la prima fase dell'intervento ed è teso a porre in salvo le persone coinvolte nel sinistro ed alla eliminazione delle situazioni di pericolo derivanti dal sinistro stesso e/o dalla tipologia dei materiali coinvolti.

Questa prima fase è coordinata sul luogo dell'intervento dal D.T.S., stabilendo le modalità operative da adottare anche recependo le direttive del C.C.S., se già operativo.

Spetta al Comandante dei Vigili del Fuoco dichiarare la cessazione della fase di soccorso tecnico urgente, comunicandolo al C.C.S. ed al referente di R.F.I., come dettagliato dal diagramma di flusso allegato (*Allegato 4*).

### **II.3.4.3. Soccorso sanitario**

Costituisce un particolare aspetto del soccorso urgente ed è teso ad assicurare alle persone coinvolte nel sinistro il trattamento di primo soccorso presso l'area di triage e l'eventuale inoltro presso le strutture sanitarie.

Il coordinamento di tali operazioni compete al Responsabile della D.T.I. delle Strutture Sanitarie, il D.S.S., che opera secondo le direttive che riceve dal proprio rappresentante presso il C.C.S., se già operativo, e collabora sul posto con il D.T.S. secondo le specifiche procedure di intervento condivise, per consentire il raccordo operativo, tra Vigili del Fuoco ed il Servizio di Emergenza Territoriale "118".

### **II.3.4.4. Soccorso tecnico**

Costituisce la seconda fase dell'intervento tesa al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

Questa seconda fase è coordinata sul luogo dell'intervento dal funzionario di R.F.I., che ne assume la responsabilità, a seguito del passaggio delle consegne di cui al precedente paragrafo II.3.4.2.

Il funzionario di R.F.I. valuta, in accordo con i relativi Responsabili, quali altre D.T.I. devono rimanere sul posto per collaborare con le operazioni di soccorso tecnico che, pur essendo di carattere prettamente ferroviario, potrebbero necessitare di alcuni tipi di assistenza specifica soprattutto a tutela della sicurezza del personale ferroviario impegnato nelle operazioni di ripristino dei luoghi.

Analogamente a quanto sopra, lo stesso funzionario valuta, in accordo con i relativi Responsabili, quando non sarà più necessaria la loro presenza.

### **II.3.4.5. Attività di assistenza ed informazione ai passeggeri incolumi**

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

La gestione delle attività di assistenza (distribuzione di generi di conforto e assistenza psicologica, predisposizione di un servizio di trasporto alternativo, organizzazione di un eventuale ricovero alternativo) nonché di informazione ai passeggeri è affidata al Gruppo Ferrovie dello Stato in collaborazione con i Comuni interessati e con le organizzazioni del volontariato, sotto il coordinamento della Protezione Civile Regionale ed in stretta connessione informativa con il C.C.S. presso la Prefettura.

### **II.3.4.6. Rapporti con gli organi di informazione**

Viene predisposto un sistema idoneo, in relazione alla situazione emergenziale in atto, per trasmettere le informazioni relative all'evento incidentale ai mezzi di informazione. La gestione di tale sistema avviene presso la sede della Prefettura o comunque tramite il C.C.S. Qualora i rappresentanti dei mezzi di informazione siano presenti sul luogo dell'evento, essi faranno riferimento al funzionario della Prefettura in loco, e sarà assegnato un sito che garantisca loro la sicurezza, individuato su indicazione del D.T.S. e sottoposto alla vigilanza da parte delle Forze dell'Ordine.

## **II. 4. AGGIORNAMENTI**

Il presente piano sarà aggiornato:

- in relazione all'esito delle verifiche e degli adeguamenti che il Gestore dell'infrastruttura dovrà sviluppare e di cui dovrà dare comunicazione anche a questa Prefettura
- in caso di modifiche dei piani di settore da parte degli Enti, Soggetti ed Amministrazioni interessati alle attività di soccorso nell'emergenza;
- in ogni altro caso si rendesse necessario per il verificarsi di condizioni non prese in esame dalla presente pianificazione.

### **Registrazione delle aggiunte e varianti**

Per apportare le aggiunte e varianti al presente documento saranno, di volta in volta, diramati appositi aggiornamenti numerati progressivamente. Verranno sostituite, di norma, intere pagine o ne verranno inserite delle nuove.

Le varianti di lieve entità - cancellature, inserimento o sostituzione di parole o frasi potranno essere apportate da ciascun Ente previa autorizzazione prefettizia.

Le lettere di trasmissione delle Autorità di Vigilanza e le pagine sostituite devono essere custodite in apposito fascicolo, da tenere unito al presente documento.

Nella tabella seguente dovranno essere registrati, sempre in ordine progressivo, tutti gli aggiornamenti al presente piano delle Autorità di Vigilanza.

N.	Estremi lettera di trasmissione	Riferimento pagine	Data della modifica	Firma di chi apporta la modifica

## **ELENCO ALLEGATI**

- **Allegato 1: Piani di Emergenza Interni di RFI**
- **Allegato 2: Rubrica telefonica**
- **Allegato 3: Grafici del rischio cumulato**
- **Allegato 4: Diagrammi di flusso degli scenari incidentali**
- **Allegato 5: Caratteristiche tecniche mezzi d'opera**
- **Allegato 6: Documentazione Direzione Regionale Trenitalia**
- **Allegato 7: Glossario**