



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

PIANO GENERALE DI EMERGENZA
PER LA GALLERIA
" BEVERATE "

ANNO 2021



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

INDICE

ELENCO ALLEGATI	pag. 3
ELENCO DI DISTRIBUZIONE	pag. 4
REGISTRAZIONE DELLE AGGIUNTE E VARIANTI-REVISIONI	pag. 6
TERMINI E DEFINIZIONI	pag. 7
NORMATIVA E PRESUPPOSTI	pag. 13
SCOPO DEL PIANO	pag.. 15
<u>PARTE PRIMA:</u>	
MORFOLOGIA TERRITORIALE	pag. 17
CARATTERISTICHE DELLA LINEA FERROVIARIA e DELLA GALLERIA	pag. 19
AREE DI EMERGENZA E ACCESSIBILITA'	pag. 21
<u>PARTE SECONDA:</u>	
SCENARI INCIDENTALI IPOTIZZABILI	pag. 23
MODELLO ORGANIZZATIVO	pag. 26
ENTI COINVOLTI IN CASO DI EMERGENZA E RELATIVI COMPITI	pag. 30
ELENCO NUMERI E CASELLE POSTA D'EMERGENZA	pag. 39



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

ELENCO ALLEGATI

- ALLEGATO A) Piano di emergenza interno (PEI) per la galleria “Beverate”
- ALLEGATO B1) Inquadramento generale
- ALLEGATO B2) Inquadramento generale
- ALLEGATO C1-C2) Area Triage, Piazzale d'emergenza, Accesso Primario Galleria Beverate dal Comune di Olgiate Molgora
- ALLEGATO D1-D2) Area Triage, Piazzale d'emergenza, Accesso Galleria Beverate dal Comune di Airuno
- ALLEGATO E) Modulo ferroviario (M 40)



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

ELENCO DI DISTRIBUZIONE

PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI

Dipartimento della Protezione Civile

ROMA

MINISTERO DELL'INTERNO

Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile –

ROMA

REGIONE LOMBARDIA

• Sig. Presidente Giunta Regionale

MILANO

• Direzione Generale Sicurezza, Protezione Civile,
Immigrazione

MILANO

COMUNI DI

OLGIATE MOLGORA
AIRUNO

PROVINCIA DI LECCO

• Settore Viabilità e Protezione Civile

LECCO

QUESTURA

LECCO

COMANDO PROVINCIALE ARMA DEI CARABINIERI

LECCO

COMANDO PROVINCIALE GUARDIA DI FINANZA

LECCO

COMANDO VIGILI DEL FUOCO

LECCO

COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE

LECCO



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

COMPARTIMENTO POLIZIA FERROVIARIA LOMBARDIA	LECCO
ARPA LOMBARDIA – DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI	LECCO
AAT 118 LECCO AREU LOMBARDIA	LECCO
DIREZIONE REGIONALE LOMBARDIA DEL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO	MILANO
RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE DIREZIONE CIRCOLAZIONE AREA MILANO	MILANO MILANO
IMPRESE FERROVIARIE:	
▪ TRENITALIA S.p.A.	ROMA
▪ TRENORD s.r.l.	MILANO
▪ INRAIL S.p.A.	UDINE
▪ CFI S.p.A.	ROMA
▪ MERCITALIA RAIL S.r.l.	MILANO
▪ DB CARGO ITALIA S.r.l.	NOVATE MILANESE
▪ CAPTRAIN ITALIA S.r.l.	ASSAGO



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

REGISTRAZIONE DELLE AGGIUNTE E VARIANTI

Il presente piano sarà rivisto qualora nuove direttive lo rendessero inadeguato. Sarà inoltre aggiornato sulla base di elementi derivanti da prove, simulazioni per posti di comando, esercitazioni in campo, ed ogni genere di esperienza maturata, anche a seguito di falsi allarmi, al fine di consentire sempre la massima efficacia nel raggiungimento delle sue finalità.

REVISIONI	DATA	NOTE



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

TERMINI E DEFINIZIONI

ACCESSI PRIMARI

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

ACCESSI INTERMEDI/SECONDARI

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

ALLARME

Richiesta di intervento agli Enti interessati per un evento incidentale.

AREA DI SICUREZZA

Sito – all'interno o all'esterno della galleria-che garantisce un rifugio temporaneo ai passeggeri e al personale dove vi si può rifugiare dopo l'evacuazione del treno.

AREA DI TRIAGE

Area in prossimità della galleria destinata al primo soccorso e allo smaltimento delle persone coinvolte in un evento incidentale.

BITUBO

Tipologia di galleria, per linea a doppio binario, che prevede un tunnel per ogni binario.

CAMERA DI MANOVRA

Area, posta all'interno della finestra, in adiacenza all'innesto della galleria, che rende possibile l'impiego e la manovra dei mezzi di soccorso.

CAMERONE

Spazio, all'interno della galleria, adibito al ricovero del personale della manutenzione e delle relative attrezzature.

CANCELLO D'ACCESSO

Apertura in corrispondenza della recinzione ferroviaria che consente l'ingresso delle squadre di soccorso.

CARRO SOCCORSO RFI

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

CENTRO OPERATIVO INTERFORZE (COI)

Organismo attivato dal Prefetto e composto dai rappresentanti delle strutture operative che partecipano alla gestione dell'emergenza, che riceve le informazioni relative all'evento e assume le



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

determinazioni del caso coordinando le attività delle Direzioni Tecniche di Intervento (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una galleria ferroviaria*).

CENTRO OPERATIVO TERRITORIALE (COT)

Organismo composto dai responsabili territoriali o loro sostituti reperibili di RFI e dai rappresentanti territoriali reperibili delle Imprese Ferroviarie coinvolte, ai fini delle comunicazioni dei provvedimenti da attuare (DCI PSE 09 10 del 14.04.2020 “Gestione delle anomalie rilevanti e incidenti di esercizio”).

DIREZIONI TECNICHE DI INTERVENTO (DTI)

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

ESERCIZIO FERROVIARIO

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

FERMATA

Località di servizio, normalmente impresenziata, adibita al solo servizio viaggiatori; non è munita di dispositivi che consentono il passaggio del treno da un binario all'altro.

FINESTRE

Gallerie laterali che mettono in comunicazione un punto intermedio della galleria ferroviaria con l'esterno, attrezzate in modo tale da essere utilizzate sia per il soccorso in caso di incidente (accesso) in galleria sia come via di esodo (uscita).

ILLUMINAZIONE DI EMERGENZA

Impianto di illuminazione in galleria lungo i percorsi di esodo.

IMBOCCO

Ingresso alla galleria dalla infrastruttura ferroviaria.

INCIDENTE (D.Lgs. 50/2019)

Un evento improvviso indesiderato o non intenzionale oppure una specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose⁽¹⁾. Gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie:

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

¹ La Banca Dati RFI registra come incidenti gli eventi che hanno coinvolto almeno un rotabile ferroviario in movimento.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

- altro.

INCONVENIENTE (D.Lgs. 50/2019)

Qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

LINEA FERROVIARIA

Infrastruttura ove si svolge l'esercizio ferroviario.

LINEA DI CONTATTO

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

LOCALITA' DI SERVIZIO

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

LOCOMOTIVA DI SOCCORSO

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

MESSA A TERRA DI SICUREZZA (MATS)

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

MEZZO BIMODALE VV. F

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

MEZZO RFI

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

MONOTUBO

Tipologia di galleria a unico fornace per uno o più binari affiancati.

NICCHIE

Spazi all'interno della galleria adibiti al ricovero del personale della manutenzione.

NICCHIONI

Spazi all'interno della galleria adibiti al ricovero del personale della manutenzione e relative attrezzature o al contenimento di impianti necessari all'espletamento dell'esercizio ferroviario.

PIANO A RASO

Tratto di sede ferroviaria resa carrabile per il posizionamento del mezzo bimodale sui binari.

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

Predisposizione di procedure operative da attuare in caso di emergenza in galleria che, in relazione



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

agli scenari incidentali previsti, disciplinino l'intervento di tutti gli Enti coinvolti.

PIANO DI EMERGENZA INTERNO (PEI)

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

PIAZZALE DI EMERGENZA

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

ELISUPERFICIE

Area predisposta per l'atterraggio degli elicotteri di soccorso.

POSTO CENTRALE

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

POSTO DI COMUNICAZIONE

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

POSTO DI ESODO

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

POSTO DI MOVIMENTO

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

PREALLARME

Allertamento degli Enti interessati per un presunto evento incidentale.

PUNTO ANTINCENDIO

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

SAGOMA (O GABARIT)

Profilo convenzionale della sezione trasversale di un rotabile.

SEGNALETICA DI EMERGENZA

Segnalazione permanente o meno che fornisce un'indicazione, una prescrizione, o un divieto concernente la sicurezza o la salute delle persone (ad esempio cartelli di salvataggio e delle attrezzature antincendio).

SISTEMA DI RADIOCOMUNICAZIONE

Sistema che consente la comunicazione radio tra il personale a bordo dei treni e tra questo e il posto centrale. Con la stessa denominazione si indica inoltre un sistema che assicuri le



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

comunicazioni radio fra le squadre di soccorso (VV.F) e le squadre di intervento RFI.

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI EMERGENZA

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

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI SERVIZIO

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

SOCCORSO SANITARIO

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

SOCCORSO TECNICO RFI

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

SOCCORSO TECNICO URGENTE

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

SOSTA PROLUNGATA

Nel caso di sosta di un treno viaggiatori non programmata in galleria, in assenza di scenario caldo o freddo, per una durata superiore ai 10 minuti, il DCCM (ROE) allerta i VV.F. e gli altri Enti coinvolti nella gestione delle emergenze al fine di fornire supporto ai viaggiatori presenti.

Il PdA, nelle fasi preliminari, deve accertare la presenza sul treno di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta e comunicare al DCCM (ROE), per il tramite del DM, tutte le informazioni utili da trasmettere agli enti esterni.

STRADA DI ACCESSO

Collegamento viario degli imbocchi e degli accessi intermedi con la viabilità ordinaria.

TUNNEL DI SERVIZIO

Galleria parallela alla galleria ferroviaria e comunicante con la stessa, attrezzata per il soccorso in caso di un inconveniente in galleria.

VIE DI ESODO

Percorsi per l'evacuazione delle persone dalla galleria.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

ELENCO DELLE PRINCIPALI ABBREVIAZIONI

- *ATS Brianza – Agenzia per la Tutela della Salute-*
- *ARPA - Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente*
- *CC - Carabinieri*
- *Ccs - Centro coordinamento soccorsi*
- *DCO - Dirigente Centrale Operativo*
- *DDAO - Direzione Direttrice Asse Orizzontale*
- *DCCM - Dirigente Centrale Coordinatore Movimento*
- *DSS - Direttore dei Soccorsi Sanitari*
- *DOTE - Dirigente Operativo Trazione Elettrica*
- *DTP - Direzione Territoriale Produzione*
- *DTS - Direttore Tecnico dei Soccorsi*
- *FF.OO - Forze dell'Ordine*
- *NUE - Numero Unico di Emergenza*
- *IE – Impianti elettrici*
- *IS - Impianto di Segnalamento*
- *PCA - Posto di Comando Avanzato*
- *PEI - Piano d'emergenza interna*
- *PEE - Piano d'emergenza esterna*
- *PG - Polizia Giudiziaria*
- *PS - Polizia di Stato*
- *PMA - Posto Medico Avanzato*
- *RdG - Responsabile della Galleria*
- *RdS - Responsabile della Sicurezza*
- *RFI - Rete Ferroviaria Italiana*
- *ROE - Responsabile Operativo dell'Emergenza*
- *ROS - Responsabile delle operazioni di soccorso*
- *RUC – Responsabile Unità Circolazione (ex CRTM)*
- *Soup - Sala operativa unificata provinciale*
- *SO - Sala operativa*



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

- *SOE - Struttura Organizzativa Esercizio*
- *AREU AAT 118 - Azienda Regionale Emergenza Urgenza - Varese*
- *U.T.G. - Ufficio Territoriale del Governo*
- *TE - Trazione Elettrica*
- *VV.F - Vigili del Fuoco*

NORMATIVA E PRESUPPOSTI

Il presente documento è stato redatto dalla Prefettura di Lecco - Ufficio Territoriale del Governo d'intesa con gli Enti interessati alla gestione dell'emergenza, ai sensi della seguente normativa:

- Legge 8 dicembre 1970, n. 996 "Norme sul soccorso e assistenza alle popolazioni colpite da calamità. Protezione civile".
- Decreto del Presidente della Repubblica 6 febbraio 1981, n. 66 "Regolamento di esecuzione della legge 8 dicembre 1970, n. 996, recante norme sul soccorso e l'assistenza alla popolazione colpite da calamità. Protezione civile".
- Legge 191 del 26/04/74 - "*Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dalla Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato*"
- D.P.R. 469 del 01/06/79 - Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato
- Legge 24 febbraio 1992, n. 225 "Istituzione del servizio nazionale della protezione civile" e s.m.i.
- Linee guida per il miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie emanate dalla Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendio del Ministero dell'Interno con DM 03/96.
- Linee Guida per la redazione del piano generale di emergenza (PGE) di una galleria ferroviaria, approvate con lettera del 21/07/99 della Direzione Generale della Protezione Civile dei Servizi Antincendio del Ministero dell'Interno.
- Decreto 9 agosto 2000 del Ministero dell'Ambiente "Linee guida per l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza".
- Decreto Ministeriale 28/10/2005 – Sicurezza nelle gallerie ferroviarie.
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 aprile 2006 "*Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose*".



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

- Direttiva del Dipartimento della Protezione Civile del 3 maggio 2006 in attuazione della DPCM del 6 aprile 2006 "*Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose*".
- Decreto Legislativo 8 marzo 2006, n. 139, "Riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'articolo 11 della legge 29 luglio 2003, n. 229".
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 03/12/2008 - "*Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze*"
- Comunicazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n.23251 del 27/05/2010 "*Adempimenti per il rispetto della normativa in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie*"
- D. Lgs n.191 del 8/10/2010 pubblicato sulla GU del 19/11/2010 "*Attuazione della direttiva 2008/57/CE e 2009/131/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario*"
- La Legge n. 27 del 2012: "*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge n.1 del 24 marzo 2012 recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*" - Art. 53 relativo all' "*Allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie e stradali e disposizioni in materia di gallerie stradali*" al comma 2 riporta: "*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*", restano in vigore solo gli adempimenti di tipo organizzativo previsti dal DM 28/10/2005.
- Specifica Tecnica di Interoperabilità "*Safety in railway tunnels*" (STI-SRT), approvata con Decisione della Commissione Europea del 20 dicembre 2007 (GUCE del 07/03/2008) ed entrata in vigore negli Stati membri dell'UE dal 1°luglio 2008, aggiornata con il Regolamento (UE) n. 1303/2014 del 18/11/2014 e successivamente con ulteriore Regolamento (UE) n°776/2019 del 16 /05/2019.
- Decreto Legislativo n. 1 del 2 gennaio 2018 "*Codice della Protezione civile*".



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

SCOPO DEL PIANO

A seguito dell'entrata in vigore del Decreto Interministeriale del 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" con lo scopo di assicurare un livello adeguato di sicurezza delle gallerie ferroviarie, mediante l'adozione di misure di prevenzione e protezione atte a ridurre le situazioni critiche che possono mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti della galleria, si è reso necessario, fra l'altro, predisporre i Piani di Emergenza Interni per tutte le gallerie di lunghezza superiore a 1000 metri (art. 3 comma 3).

Con lettera del 21/1/98 del Presidente delle Ferrovie dello Stato, e con lettera del 11/11/97, della Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendio, del Ministero degli Interni, sono state approvate le "Linee Guida per il miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie", di seguito denominate Linee guida. Successivamente, con lettera n. EM 3004/4101 del 21/07/99, della Direzione Generale della Protezione Civile dei Servizi Antincendio, del Ministero degli Interni, sono state approvate le "Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria", di seguito denominate Linee guida PGE.

Le linee guida PGE prevedono, al cap. 3°, che ogni struttura coinvolta elabori un proprio Piano di Emergenza Interno, di seguito denominato PEI, in grado di standardizzare le procedure di attivazione e di intervento. Detto piano dovrà far parte integrante del PGE.

Le problematiche della sicurezza di una infrastruttura ferroviaria complessa come una galleria devono trovare risposta non solo nella progettazione e realizzazione della struttura e della relativa impiantistica, mirate alla mitigazione dei rischi e alla riduzione delle conseguenze, ma anche nell'individuazione e gestione del rischio residuo mediante la predisposizione di un Piano Generale di Emergenza (PGE).

Il presente Piano Generale di Emergenza, predisposto per la galleria "Beverate", costituisce uno strumento indispensabile per un'efficace opera di soccorso ed il suo obiettivo primario è, quindi, quello di individuare le procedure operative che consentano, in funzione degli scenari incidentali di riferimento, le più efficaci azioni di contrasto alle situazioni di emergenza e, in particolare, il salvataggio delle persone coinvolte dall'evento incidentale.

Nell'ambito del Piano Generale di Emergenza le misure di sicurezza sono state finalizzate al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- prevenzione degli incidenti;
- mitigazione delle conseguenze;
- facilitazione dell'esodo dei viaggiatori;
- facilitazione del soccorso.

Pertanto, alla base della presente pianificazione della gestione dell'emergenza sono stati chiaramente identificati i seguenti aspetti:

- uso di un linguaggio comune;
- definizione degli scenari di riferimento;
- conoscenza della morfologia del territorio;
- individuazione degli Enti ed Amministrazioni coinvolti, dei ruoli e delle competenze;



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

- modalità e procedure di intervento da attuare in caso di evento incidentale;
- procedure di attivazione del Piano di emergenza;
- comunicazioni in emergenza.

Il seguente Piano è frutto della puntuale e professionale attività svolta da un Comitato Tecnico, coordinato da questa Prefettura e, composto dal Comando dei Vigili del Fuoco, da Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), dall'A.R.E.U – Soccorso Sanitario, dalla Provincia e dai Comuni di Olgiate Molgora ed Airuno.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

PARTE I

MORFOLOGIA TERRITORIALE

COMUNE DI OLGiate MOLGORA

Il Comune di Olgiate Molgora è collocato al margine settentrionale dell'area meratese.

Il territorio comunale è caratterizzato da un'estensione di 7,5 Km² e confina a Nord con Colle Brianza; a Est con Airuno, Brivio e Calco, a Sud-Est con Merate e Cernusco Lombardone, a Sud-Ovest con Montevecchia e Rovagnate, a Ovest con Santa Maria Hoè.

Dal punto di vista altimetrico è un territorio collinare con quote che oscillano tra la minima pari a 220 m s.l.m., in corrispondenza del settore orientale, al confine con il Comune di Brivio, e la quota massima che si raggiunge in corrispondenza del settore settentrionale con il Monte Crosaccia a quota 730 m s.l.m..

Il settore sud-occidentale del territorio comunale è compreso nel territorio del Parco Naturale Regionale di Montevecchia e della Valle del Curone, istituito con la L.R. 16/9/83 e regolamentato dal piano territoriale di coordinamento (L.R. 29/4/95 n.39).

Il tracciato viario principale costituito dalla SP 342 Como - Bergamo (Briantea) divide in due settori nettamente distinti il territorio comunale e la stessa agglomerazione cresciuta attorno al capoluogo, separando l'area urbana centrale di Olgiate, sviluppatasi attorno al nucleo di Canova ed alla stazione, dalle espansioni recenti.

Pur nella grande frammentazione degli insediamenti, ad Olgiate si possono riconoscere due agglomerazioni urbane principali, relazionate ad altri nuclei di minori dimensioni, e separate da un sistema di aree verdi pressoché continuo:

- il sistema approssimativamente corrispondente all'asta della ferrovia;
- il sistema della valle di Rovagnate, che si attesta nel territorio del Comune di Olgiate con le sue ultime propaggini meridionali costituite dalle aree di Monticello e, in minor misura, di Mondonico.

Le aree urbane principali si sviluppano lungo il fronte est del territorio comunale, corrispondente alla linea ferroviaria, e formano un'agglomerazione continua con gli adiacenti insediamenti di Calco e Beverate (nel comune di Brivio).

Tale agglomerazione costituisce il capoluogo del comune che risulta funzionalmente suddiviso in due settori dalla strada per Como (SP 342).

Attorno alle due polarità centrali è cresciuto un tessuto prevalentemente residenziale, consolidato e compatto e con scarse opportunità di trasformazione interna.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

Il sistema della circolazione del traffico ad Olgiate fa perno fundamentalmente sull'asse est-ovest determinato dalla via Como (SP 342) che collega le grandi direttrici regionali di comunicazione nord-sud. Questa arteria si localizza a poca distanza dal centro di Olgiate (la frazione Canova), determinando problematiche di sicurezza ciclopedonale e si caratterizza come una cesura nel territorio comunale, sebbene sia composta da un'unica carreggiata con una sola corsia per senso di marcia, a causa dell'ingente quantità di veicoli che vi transitano in entrambi le direzioni tra i quali non mancano quelli pesanti provenienti o afferenti alle numerose attività produttive e commerciali dislocate sul territorio.

Altra arteria trafficata in misura minore è via Pilata, utilizzata quale tragitto alternativo nord ovest-sud est da coloro che intendono evitare l'inserimento della SP 342 nella SP 72 a Calco la cui rotonda è sempre piuttosto trafficata. Lungo tale percorso sono stati installati dei dossi di rallentamento che ne evitano la percorribilità ad alta velocità e ne diminuiscono l'attrattività.

La terza direttrice di traffico è costituita dall'asse est-ovest di via Cantù che collega la frazione di Porchera al centro (in direzione ovest) e alla SP 72 (in direzione est). Anche in questo caso, onde scoraggiare un uso improprio del tragitto quale alternativa alla SP 342, sono stati dislocati lungo il percorso alcuni dossi di rallentamento.

COMUNE DI AIRUNO

Il comune di Airuno si sviluppa lungo l'alto corso del fiume Adda, nella Provincia di Lecco ed è situato a circa una decina di chilometri a Sud del capoluogo di provincia.

Il territorio comunale si sviluppa in corrispondenza del versante orientale del Monte Crosaccia e lungo la piana di raccordo con il corso dell'Adda, per una superficie complessiva di circa 4.3 kmq. Dal punto di vista altimetrico il territorio è compreso tra la quota massima di 730,3 m s.l.m. corrispondente al Monte Crosaccia, e la quota minima di circa 197 m s.l.m. in corrispondenza del corso del fiume Adda. Il territorio si può suddividere così in tre aree a morfologie diverse: area pianeggiante (dall'Adda alla strada provinciale 72), area collinare (dalla strada provinciale 72 al tracciato ferroviario e aree di emergenza: posto a cavallo tra l'area collinare e l'area montana della ferrovia Milano - Lecco) e area montana (il resto del territorio).

Il Comune di Airuno è suddivisibile geologicamente in due settori principali, corrispondenti rispettivamente al versante di monte, area di affioramento del substrato roccioso e delle coperture di origine glaciale ed alla piana alluvionale dell'Adda, caratterizzata dall'accumulo di sequenze sedimentarie fluvio-lacustri. Ciascuno dei due settori presenta caratteristiche e problematiche geologiche specifiche, e conseguentemente differenti fattori di potenziale dissesto e relative tipologie di rischio idrogeologico.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

CARATTERISTICHE DELLA LINEA FERROVIARIA E DELLA GALLERIA

Il tratto di linea Monza – Calolziocorte è una linea a doppio binario attrezzata con blocco automatico banalizzato (BAB) esercitata con Dirigenza Centrale. Il DC e il DCCM, appartenenti alla Circolazione Area Milano hanno sede presso la sala CCC Milano Greco Via Ernesto Breda, 28.

La linea di contatto per trazione elettrica è costituita da conduttori nudi alimentati a 3000 V in corrente continua, L'armamento ferroviario è costituito da rotaie del 60 UNI su traverse in c.a.p.. La misura minima dell'intervista è di m. 2,50.

La galleria è di tipo monotubo, a doppio binario, senza tunnel di servizio, e si estende dal km 21+768 al km 23+969 della linea "Milano - Lecco" (via Carnate) per una lunghezza complessiva di metri 2201. La sezione trasversale è una curva policentrica con rivestimento realizzato in conglomerato cementizio e la misura netta è pari a 75,6 mq.

Per ciò che concerne gli accessi primari, la galleria "Beverate" è raggiungibile **sul lato Airuno (nord)** dalla fermata di Airuno, distante m 215, a piedi tramite viabilità di servizio (sentieri preferenziali presenti sia a destra che a sinistra della linea ferroviaria); o dalla via Alessandro Pizzigalli Magno **GPSN45.753750.E9.421967**. Mentre **sul lato Olgiate-Calco-Brivio (sud)** la galleria "Beverate" è raggiungibile attraverso la viabilità pubblica che serve le frazioni locali di San Zeno ed Olcellera e che si stacca dalla strada che da Beverate conduce ad Olgiate Molgora. Distanza dell'imbocco dalla fermata di Olgiate-Calco-Brivio 1,010 Km. Via alle Scuole, 23887 Olgiate Molgora (LC) **GPS N45.737889.E9.405583** che porta all'area di triage.

Si allegano le planimetrie di Inquadramento Generale **B1 e B2**.

Le chiavi del cancello dell'area di triage e del cancello di accesso lato Airuno sono in consegna al personale della manutenzione RFI, copie delle stesse sono custodite in busta chiusa presso il DM di Carnate U. e di Calolziocorte.

All'interno della galleria, sul lato destro, sono presenti nicchie ubicate ogni 25 metri circa e nicchioni ogni 250 metri circa; non sono presenti cameroni. Su entrambi i lati sono presenti corrimano e camminamenti con larghezza di circa 120 cm.

Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (impiantistica)

- Sistema di radiocomunicazione con comuni telefoni cellulari su rete GSM pubblica.
- Impianto di radiopropagazione in galleria: presente
- Sezionamento linea di contatto: possibile tramite il DOTE di Milano Greco per il tratto di linea Carnate (i) – Calolziocorte (e) oppure mediante agente TE presso la fermata di Olgiate per il tratto di linea Olgiate (e) – Calolziocorte (e).
- Sistema di interruzione e messa a terra della linea di contatto: a cura Unità Manutentiva TE2 Monza da eseguirsi in loco tramite fioretti di corto circuito manuali.
- Impianto di illuminazione: presente.
- Impianto di illuminazione d'emergenza: non presente.
- Cartelli indicanti le attrezzature e gli impianti d'emergenza: non presenti.
- Cartelli indicanti le vie di esodo e le uscite dalla galleria: presenti.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

- Cartelli indicanti le attrezzature di emergenza per le squadre di soccorso e i dispositivi di protezione per i viaggiatori: non presenti.
- Segnaletica d'emergenza: non presente
- Sistema di controllo fumi nelle vie di esodo: non presente.
- Protezione e controllo degli accessi: non presente.
- Impianto idrico antincendio e relative attrezzature: presente, con funzione manuale.
- Diffusione sonora: presente
- Torce luminose: presenti di tipo non auto innescante
- Disponibilità di energia elettrica per le squadre di soccorso: presente
- Le nicchie sono regolarmente segnalate mediante striscia bianca
- Mezzi di soccorso:
 - VVF non dotati di mezzo bimodale;
 - Mezzi RFI: non presenti.

PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Sono stati considerati i treni che circolano giornalmente all'interno della galleria sia nella fascia diurna dalle ore 06,00 alle ore 22,00 che nella fascia notturna dalle ore 22,00 alle ore 06,00.

Tipologia treni	PARI		DISPARI	
	DIURNI	NOTTURN I	DIURNI	NOTTURN I
Lunga percorrenza	-----	-----	-----	-----
Regionali	49	5	48	6
Merci	5	3	8	-----
Totale per binario	62		62	
TOTALE	124			

Non circolano treni merci trasportanti merci pericolose.

Capienza treni viaggiatori regionali stimata: 300 viaggiatori.



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

AREE DI TRIAGE E D'EMERGENZA

A seguito di sopralluogo tecnico, si è constatato che l'accesso della galleria "Beverate"

- sul territorio del **Comune di Olgiate Molgora**,

PER MEZZI VF E 118

Provenienza da SP72

Rotonda Intersezione via Nazionale (sp. 72) e via XX APRILE

Via XXV Aprile

Via Cesare Cantù

Via Olcellera

Via Alle scuole (verso parcheggio a valle)

Scendere fino a

POSTO MEDICO AVANZATO/TRIAGE MEDICO/AREA SOSTA MEZZI DI SOCCORSO

Provenienza da SP342

Via Stazione

Via Fabbricone

Via Cesare Cantù

Via Olcellera

Via Alle scuole (verso parcheggio a valle)

Scendere fino a

POSTO MEDICO AVANZATO/TRIAGE MEDICO/AREA SOSTA MEZZI DI SOCCORSO

PER ALTRI MEZZI

Provenienza da SP72

Rotonda Intersezione via Nazionale (sp. 72) e via XX APRILE

Via XXV Aprile

Via Cesare Cantù

Via Olcellera



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

Via Alle scuole (verso parcheggio a valle)

Scendere fino a

POSTO MEDICO AVANZATO/TRIAGE MEDICO/AREA SOSTA MEZZI DI SOCCORSO

Provenienza da SP342

Via Stazione

Via Fabbricone

Via Cesare Cantù

Via Olcellera

Via Alle scuole (verso parcheggio a valle)

Scendere fino a

POSTO MEDICO AVANZATO/TRIAGE MEDICO/AREA SOSTA MEZZI DI SOCCORSO

Alternativa SP342

In comune di Calco

Rotonda SP342/Via Indipendenza/via Notaio Carlo Mandelli

In comune di Olgiate Molgora

Piazza della Repubblica

Via Carpi

Via Cesare Cantù

Via Olcellera

Via Alle scuole (verso parcheggio a valle)

Scendere fino a

POSTO MEDICO AVANZATO/TRIAGE MEDICO/AREA SOSTA MEZZI DI SOCCORSO

Si allega planimetria rappresentativa dell'area di triage e dell'accesso alla galleria ferroviaria "Beverate" dal Comune di Olgiate Molgora (All. C1 e C2)

- sul territorio del **Comune di Airuno**, si è localizzata l'**area di Triage** presso l'**imbocco Nord della galleria lato Airuno**, accessibile da **via Alessandro Pizzigalli Magno**, che ha le seguenti coordinate: **GPS N45.753750,E 9.421967**

Si allega planimetria rappresentativa dell'area di triage e dell'accesso alla galleria ferroviaria "Beverate" dal Comune di Airuno (All. D1 e D2)



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

PARTE II

SCENARI INCIDENTALI IPOTIZZABILI

I principali scenari incidentali di riferimento in galleria (v. DM 28/10/2005) sono conseguenza dell'insorgenza dei seguenti eventi critici iniziatori:

- **incendio;**
- **deragliamenti;**
- **collisione.**

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

In relazione a tali eventi critici iniziatori, il PEI elaborato da RFI, analizzano in modo particolare i seguenti eventi incidentali:

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

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 dell'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.

Nel caso in esame il Gestore, come previsto nei Piani di Emergenza Interni, 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, 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



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

e di accompagnamento dei passeggeri verso l'uscita dalla galleria.

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

Incidente ad un treno passeggeri/merci con deragliamento di uno o più rotabili

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.

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

In caso di deragliamento di un treno passeggeri, 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 secondo le modalità riportate ai paragrafi *“Esodo dei viaggiatori dalla galleria”* e *“Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta”*.

Infine, nell'ambito dell'ipotesi di deragliamento non si può escludere, quale conseguenza, anche un principio d'incendio - che sarà trattato nel paragrafo successivo - che a sua volta rende necessario, sin da subito, l'intervento delle squadre dei Vigili del Fuoco.

Principio d'incendio su di un treno passeggeri/merci 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 AIn), o da fattori esterni o come conseguenza di un deragliamento. 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 specialistiche.

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 verranno trattati all'interno dei paragrafi *“Esodo dei viaggiatori dalla galleria”* e *“Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta”*. Inoltre tali procedure costituiscono aspetti specifici della formazione annualmente effettuata dall'Impresa Ferroviaria verso il proprio personale potenzialmente coinvolto nell'Emergenza.

È necessaria, inoltre, l'attivazione del “118” per gli interventi di soccorso sanitario.

Sono inoltre previste nel PEI le procedure relative ai seguenti sotto-scenari:



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

- **Disalimentazione e messa a terra della l.d.c**
- **Attivazione del Soccorso Urgente**
- **Esodo dei viaggiatori dalla galleria**
- **Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta.**

ESODO DEI VIAGGIATORI DALLA GALLERIA

L'evacuazione dei viaggiatori da un treno fermo in galleria e impossibilitato a proseguire, può rendersi necessaria sia per effettuare l'eventuale trasbordo su un altro convoglio, sia per intraprendere l'esodo dalla galleria, ovvero raggiungere un'uscita percorrendo le vie di esodo. L'esodo dei viaggiatori dalla galleria deve essere intrapreso in presenza di eventi che rendano rischiosa la permanenza a bordo del treno o nei casi di imminente pericolo.

Salvo il caso di imminente pericolo, l'esodo deve essere autorizzato dal DCCM (ROE), dopo aver avuta la conferma dal DM dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato e, qualora necessario, della tolta tensione della Ld.c.

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

Il PdT, prima di effettuare gli annunci ai viaggiatori sulla necessità di abbandonare il treno, provvede ad individuare le vie di esodo più favorevoli (imbocchi e/o uscite/accessi intermedi), secondo le indicazioni riportate sui singoli FL/FO e della segnaletica di emergenza presente nella galleria, privilegiando la minor distanza dalle uscite e avvalendosi di eventuali indicazioni del DM. In caso di incendio con presenza di fumo, deve privilegiarsi la via più agevolmente percorribile indipendentemente dalla distanza delle uscite di emergenza. Il PdT deve informare il ROE, per il tramite del DM, della scelta effettuata in modo tale che possa dirigersi le squadre di soccorso. Le informazioni ai viaggiatori riguardanti l'esodo devono essere diffuse, tranne situazioni eccezionali di imminente pericolo, dopo che il DM abbia confermato l'avvenuta interruzione della circolazione sul tratto di linea interessato dall'esodo.

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

Il PdT attiva il consenso apertura porte (nei treni ove è presente) dopo aver acquisito la conferma da parte del DM del blocco della circolazione sul binario attiguo, salvo il caso di imminente pericolo.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

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

Nell'impartire le istruzioni per l'evacuazione/esodo ci si può avvalere anche dell'impianto di diffusione sonora, presente all'interno delle gallerie. Il PdT si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato il treno.

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

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

SOCCORSO AI VIAGGIATORI CON DISABILITA' O MOBILITA' RIDOTTA

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

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

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

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

Sulla base degli eventi incidentali riportati dai PEI, è stato elaborato un modello organizzativo di intervento.

MODELLO ORGANIZZATIVO

Vanno preliminarmente illustrate le procedure iniziali di intervento che RFI adotta nelle ipotesi incidentali previste.

In presenza di un'emergenza con incendio a bordo in una galleria, compatibilmente con il sistema di distanziamento esistente, occorre prevedere l'arresto dei treni all'esterno della galleria.

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

I treni in galleria accodati a quello incidentato devono essere fermati il prima possibile; gli altri treni presenti in galleria invece devono essere fatti uscire.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

Qualora il Personale di Condotta (P.d.C) 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 il treno già in galleria il P.d.C non fermerà immediatamente il treno, cercando di proseguire la corsa fino all'uscita, salvo che non si tratti di evento che ne imponga l'immediato arresto (carico sporgente, deragliamento, urto, ecc).

In caso di incendio il P.d.C farà tutto quanto possibile per portare il treno fuori dalla galleria.

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

Pertanto, il DM, venuto a conoscenza di un'emergenza a bordo di un treno in una galleria, deve provvedere all'arresto del treno all'esterno della galleria.

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

In ogni caso il P.d.T dell'IF contatterà immediatamente il Dirigente Movimento (DM) della stazione di Calolziocorte o della stazione di Carnate a seconda della direzione di marcia del treno.

Il DM venuto a conoscenza di un'emergenza a bordo di un treno presente in galleria, provvede all'arresto dei treni all'esterno della galleria.

Il DM adotta immediatamente i relativi provvedimenti di esercizio e richiede se necessario la toltensione.

Il DM avvisa il Dirigente Centrale Coordinamento Movimento (DCCM) presso la sede di Milano Greco per l'attivazione del Piano di Emergenza Interno, il quale assume immediatamente il ruolo di ROE.

Al fine di ottimizzare l'organizzazione generale del soccorso, ed in relazione alla portata delle conseguenze negative che si potrebbero verificare a causa di situazione di emergenza in atto all'interno della galleria, si dovrà prevedere una graduazione degli stati di allarme in:

- **preallarme**, cioè un allertamento da parte della società RFI delle strutture di soccorso esterne per un presunto evento incidentale;
- **allarme**, cioè la richiesta di intervento effettivo alle strutture di soccorso tecnico urgente esterne per un evento incidentale accertato.

Durante la fase di **preallarme**, il DCCM che assume il ruolo di ROE (gestore dell'emergenza), controlla l'attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, avvia la fase di allarme; inoltre stabilisce, in relazione all'evento verificatosi, l'applicazione delle procedure di emergenza.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

Qualora si verifichi l'infondatezza della segnalazione di esistenza di una situazione di emergenza, o la mancanza di necessità di intervento delle strutture di soccorso esterne a RFI, il ROE attivatore dell'emergenza dovrà disattivare, con opportuna comunicazione, la fase di preallarme.

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

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

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

- N.U.E 112
- Prefettura competente (0341/279111) (Ufficio Territoriale del Governo di Lecco)

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

Nell'ipotesi, invece, in cui si passi dalla fase di preallarme a quella di **allarme**, le fasi connesse al **soccorso tecnico urgente** (finalizzate a porre in salvo le persone e ad eliminare le situazioni di pericolo) avvengono sotto il coordinamento del Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS/ROS), Comandante dei VV.F. o suo delegato, presente sul posto, che si avvarrà della collaborazione del Referente RFI che potrà essere lo stesso DCCM (ROE) o un incaricato RFI (ROE Territoriale) scelto dal DCCM fra i presenti sul luogo dell'incidente.

Il responsabile della AAT 118 Lecco (o medico da lui delegato) riveste il ruolo di Direttore del Soccorso Sanitario (DSS); mentre al rappresentante della Questura spetta il coordinamento degli interventi delle Forze dell'Ordine.

Poiché l'ottimizzazione dei risultati, nei casi di intervento di cui trattasi, si può ottenere esclusivamente tramite il coordinamento delle forze in campo, occorre distinguere **due fasi dell'intervento cronologicamente ben distinte**.

La prima di **soccorso tecnico urgente** tesa a porre in salvo le persone coinvolte nel sinistro e all'eliminazione delle situazioni di pericolo derivanti dal sinistro stesso e/o dalla tipologia dei materiali trasportati dai convogli interessati.

La seconda di **soccorso tecnico RFI** tesa alla rimozione dei materiali ingombranti la sede ferroviaria ed al rapido ripristino della linea per ridurre il più possibile i tempi di interruzione e



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

conseguentemente la congestione del traffico ferroviario.

SOCCORSO TECNICO URGENTE

Questa prima fase sarà coordinata sul luogo dell'intervento dal Comandante dei VV.F., o suo delegato, Direttore Tecnico dei Soccorsi.

Al D.T.S. (ROS) andrà fornita, tramite accordi con il Referente RFI (ROE) la collaborazione necessaria da parte del personale FS intervenuto, evitando il più possibile che si verifichino intralci, ostacoli o interferenze con le altre strutture di soccorso presenti in loco.

Prima di accedere sulla linea ferrata, gli operatori del soccorso VVF dovranno ricevere assicurazione da parte del ROE, dell'interruzione della circolazione ferroviaria, della toltà tensione e della messa a terra della linea di contatto e del tratto di linea interessata.

Occorre tenere presente che all'interno della galleria sono posizionati armadi di blocco e nei cunicoli sono presenti cavi in bassa tensione (1000 vca, 150vca, 144vcc, 48 vcc).

La responsabilità della messa a terra (che avviene con la posa sulla tratta di fioretti di corto circuito in posizione ben visibile), compete al personale preposto di RFI.

A seguito della toltà tensione e della conferma della messa a terra manuale da parte del personale di RFI, il Responsabile Operativo Emergenza (DCCM), tramite il Referente di RFI sul luogo, o in modo diretto tramite invio Pec, consegna al D.T.S (ROS), o suo delegato, un apposito modulo ferroviario (M 40- ALL E) ritirandone copia firmata.

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

L'ingresso nella linea ferroviaria ed in galleria di mezzi e personale appartenente a qualsiasi Ente coinvolto dall'emergenza può avvenire esclusivamente dietro autorizzazione del D.T.S (ROS).

Spetta al D.T.S. (ROS) stabilire il termine della fase di soccorso tecnico urgente, comunicando formalmente al R.O.E il termine delle relative operazioni.

Terminate le operazioni di Soccorso Tecnico Urgente, con il rilascio da parte dei VV.F al Responsabile Operativo Emergenza (R.O.E), della dichiarazione di cessazione delle fasi di Soccorso Urgente e benessere per l'inizio della fase di Soccorso Tecnico, RFI assume nuovamente i compiti di coordinamento delle attività tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario.

Anche tale atto deve essere formalizzato tramite apposito modulo riportante la seguente formula:

“Si dà avviso al Responsabile operativo per l'emergenza di RFI ... in riferimento alla comunicazione n. ... da questo momento (ore) intervento di Soccorso Tecnico Urgente nella galleria ... cessato. Galleria ... sgombra da personale e mezzi di Enti esterni a RFI. Nulla osta inizio operazioni di Soccorso Tecnico. Nulla osta rialimentazione linea di contatto T.E.”.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

SOCCORSO TECNICO RFI

Terminate le operazioni di Soccorso Tecnico Urgente, con il rilascio da parte dei VV.F. al ROE, della dichiarazione di cessazione delle fasi di Soccorso Urgente e benessere per l'inizio della fase di Soccorso Tecnico, RFI assume nuovamente i compiti di coordinamento delle attività tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario, subordinatamente alla condizione che non sia intervenuto un provvedimento di sequestro dell'area da parte dell'Autorità Giudiziaria.

Questa seconda fase sarà coordinata sul luogo dell'intervento dal Referente RFI.

Quest'ultimo stabilirà, in accordo con i responsabili delle relative D.T.I., quali altre strutture di soccorso esterne a RFI dovranno permanere sul posto per collaborare nelle operazioni di soccorso tecnico che, pur essendo di carattere prettamente ferroviario, potrebbero necessitare di alcuni tipi di assistenza specifica a tutela del personale RFI impegnato nelle operazioni di soccorso in parola. Le operazioni di recupero del materiale rotabile saranno effettuate sinergicamente dal personale intervenuto della Società RFI e delle IF, con locomotore di manovra e/ o carro soccorso, previ opportuni accordi da prendere sul posto a cura del Referente RFI.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

ENTI COINVOLTI IN CASO DI EMERGENZA E RELATIVI COMPITI

Gli Enti coinvolti in caso di emergenza sono i seguenti:

- Prefettura - U.T.G. di Lecco
- Forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia Ferroviaria)
- Vigili del Fuoco di Lecco
- Gestore dell'infrastruttura (RFI)
- Imprese di trasporto ferroviario
- TRENITALIA S.p.A.
- TRENORD s.r.l.
- INRAIL S.p.A.
- CFI S.p.A.
- MERCITALIA RAIL S.r.l.
- DB CARGO ITALIA S.r.l.
- CAPTRAIN ITALIA S.r.l.
- Comune di Olgiate Molgora
- Comune di Airuno
- Provincia di Lecco



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

- Servizio di Emergenza Sanitaria AAT 118 Lecco
- ARPA - Dipartimento Provinciale

Dopo le operazioni di messa in sicurezza della linea di contatto (disalimentazione e messa a terra manuale della linea) da parte dei tecnici RFI e, a seguito della relativa comunicazione di RFI ai VVF tramite modulo M40, si avvieranno le operazioni di soccorso urgente. Durante queste prime operazioni (messa in sicurezza del crash e soccorso alle persone), nessuno potrà entrare sulla linea ferrata o all'interno della zona che sarà delimitata, tranne le squadre di soccorso dei VVF. Una volta che i VVF hanno rimosso eventuali pericoli il DTS (ROS), ove necessario, autorizzerà l'ingresso dei soli operatori sanitari e di eventuali rinforzi di altri Corpi se le condizioni di sicurezza lo consentano, e, terminate le fasi di soccorso e di prima messa in sicurezza, ove necessario, la polizia giudiziaria.

I Corpi e gli Enti sopraelencati si metteranno a disposizione del DTS ai fini suddetti, oltre che ai compiti sopra definiti.

Il Referente delle RFI sul posto, iniziata la fase di soccorso tecnico, interdirà la linea ferrata a tutte le altre Forze e governerà l'inaccessibilità della zona con l'eventuale ausilio della Polizia Ferroviaria.

Prefettura - U.T.G. di Lecco

Il Dirigente dell'Area di Protezione Civile della Prefettura - U.T.G. o il Funzionario di turno, ricevuta la notizia dell'incidente in galleria, dopo aver verificato con il funzionario reperibile della DTP 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 che, ravvisandone la necessità, dispone l'attivazione del Piano Generale di Emergenza.

Il Prefetto valuta, inoltre, l'opportunità, in relazione all'entità dell'emergenza, di informare gli Organi Centrali (Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento di Protezione Civile, Ministero dell'Interno - Gabinetto del Ministro - Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile - Dipartimento della Pubblica Sicurezza) assicurando una costante comunicazione sull'evolversi della situazione. In considerazione della gravità dell'incidente e del livello di complessità delle azioni che devono essere poste in essere al fine di prestare soccorso ed assistenza ai passeggeri, il Prefetto convoca il Centro Coordinamento Soccorsi (C.C.S) e lo presiede. Il CCS in particolare, provvede a:

- acquisire informazioni relative all'evento ed assumere le determinazioni del caso, supportando le richieste che pervengono dal luogo dell'incidente attraverso il Direttore Tecnico dei Soccorsi dei Vigili del Fuoco il quale, in ogni caso, aggiorna il CCS sull'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 sulla evoluzione complessiva dell'evento;
- mantenere i rapporti con i mass media. A tal fine, intercorre un costante contatto con il



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

rappresentante delle FF.OO., il Direttore Tecnico dei Soccorsi dei Vigili del Fuoco e il Direttore dei Soccorsi Sanitari presenti presso il Posto di Comando Avanzato e con il referente di RFI.

La Prefettura - U.T.G. garantisce le informazioni da fornire ai mass media circa l'evolversi della situazione, avvalendosi per la comunicazione istituzionale del proprio ufficio stampa.

Il Prefetto, terminata la fase di soccorso tecnico urgente, sentiti il DTS, il CSS, il rappresentante delle Forze dell'Ordine ed il rappresentante di RFI, dichiara la fine della fase emergenziale.

Questura di Lecco

Avuta notizia dell'incidente, 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.

Invierà, eventualmente, un proprio rappresentante sullo scenario dell'incidente e aggiornerà della situazione in atto, per quanto di competenza, il CCS.

Comando Provinciale dei Carabinieri di Lecco

Il Comandante Provinciale dei Carabinieri di Lecco:

- 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.

Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Lecco

Il Comandante Provinciale della Guardia di Finanza di Lecco per il concorso all'attività della Polizia di Stato e dell'Arma dei Carabinieri:

- a) allerta i Comandi dipendenti;
- b) assicura l'impiego di personale e mezzi per la disciplina del traffico nelle aree interessate dall'evento.

Comando Vigili del Fuoco

Ricevuta la notizia dell'incidente e comunque dopo aver accertato l'evento, nella fase di allarme, il Comando attiva le proprie procedure di comando e coordinamento dell'intervento di soccorso, ponendosi in stretto rapporto collaborativo con RFI e l'impresa di trasporto ferroviario coinvolta, nonché con gli altri Enti eventualmente interessati.

Espleta il primo intervento di soccorso tecnico urgente sul luogo dell'incidente assumendo, attraverso il



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

Comandante, o suo delegato incaricato, nel ruolo di DTS, la responsabilità delle squadre dei Vigili del Fuoco presenti sul luogo dell'incidente nonché la direzione di tutte le attività di soccorso tecnico urgente, inviando sul posto il personale ed i mezzi ritenuti necessari.

Lo stesso Comando provvede a:

- informare immediatamente la Prefettura - U.T.G. e gli uffici del CNVVF sovraordinati;
- mantenere i contatti con il CCS, ove costituito.

Il DTS attua gli interventi di soccorso tecnico urgente che si sostanziano 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;
- controllo, riduzione o estinzione dei rischi relativi allo scenario incidentale;
- adozione dei provvedimenti in ordine alla protezione dei passeggeri nonché degli operatori in aree di intervento particolarmente esposte alle conseguenze dell'incidente.

Durante le fasi di soccorso tecnico urgente, il DTS si avvale del Referente di RFI presente sul luogo dell'incidente, per coordinare le eventuali azioni di tecnici e delle Squadre di Intervento di RFI.

Il DTS, per lo svolgimento di alcuni dei compiti soprarichiamati, si avvale di proprio personale incaricato.

Il DTS dovrà tener conto che negli impianti ferroviari:

- tutti i conduttori della linea aerea di contatto e di alimentazione nonché tutte le apparecchiature ad esse connesse sono da considerare permanentemente sotto tensione (3000 V c.c) fintanto che la tensione elettrica non viene disattivata e messa a terra con appositi fioretti da RFI e comunicata con apposito modulo ferroviario (M40);
- la distanza di sicurezza da dette parti è di metri uno;
- è assolutamente vietato impegnare con la persona, con bracci mobili di macchine operatrici e comunque con attrezzi e materiali lo spazio ad una distanza inferiore a metri uno dalle parti in tensione nonché con getti d'acqua salvo contrario avviso;
- nelle aree ferroviarie sono installati cavi isolati, entro cavedi a 144 V e/o anche sotterrati a 1000 V, ed apparecchiature, a corrente alternata;

Compartimento Polizia Ferroviaria Lombardia

Ricevuta la comunicazione dell'incidente, attiva le proprie procedure interne tra cui quelle di flusso informativo, nei confronti della Prefettura - U.T.G. e della Questura nonché delle altre Forze dell'Ordine più prossime al luogo dell'incidente e di intervento, oltre che della Direzione di R.F.I.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

Il Dirigente del Compartimento, in particolare, collaborato dai Funzionari, dagli uffici Polfer territoriali di Lecco, espleta le seguenti attività:

- tiene costantemente aggiornato il CCS circa lo stato della situazione nonché le conseguenze sulla circolazione ferroviaria;
- interviene sul posto e, unitamente a personale della Questura e delle altre Forze dell'Ordine, Protezione Civile ed F.S.I. (Rete Ferroviaria Italiana d'intesa con le imprese di trasporto ferroviario), collabora con il personale del Servizio Sanitario e dei Vigili del Fuoco nell'attività di soccorso dei feriti secondo le indicazioni da questi forniti. Attende l'eventuale delimitazione e/o interdizione di zone di particolare rischio, secondo le direttive del DTS dei Vigili del Fuoco, e governa l'inaccessibilità dell'area di soccorso e l'ordine pubblico. Procederà altresì, unitamente al personale della Polizia Scientifica della Questura, alla identificazione di eventuali vittime, 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. 16.3.1989 ed al D.M. 26.4.2006 sono svolte, salva diversa disposizione dell'Autorità Giudiziaria, dalla Polizia Ferroviaria. A tal fine RFI, la società di trasporto ferroviario e gli enti di soccorso presenti sul luogo dell'incidente, forniscono tutti i dati circa le persone trasportate;
- 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, presidiando il luogo dell'evento in forma coordinata con le altre Forze di Polizia territoriali, circoscrivendo l'area in cui insiste la galleria e creando una zona di sicurezza, sentito anche il DTS;
- attua un costante raccordo con il DTS, per l'accesso, in condizioni di sicurezza, secondo le modalità e con i mezzi idonei dal medesimo indicati, al luogo dell'evento nonché alle zone operative, che risultasse necessario ai fini dell'espletamento dei compiti della Specialità.

Rete Ferroviaria Italiana

In caso di evento incidentale, RFI attiva il proprio PEI, e, nel caso di persone da soccorrere o situazioni di pericolo, dispone l'attivazione del soccorso tecnico urgente.

L'intervento prevede le seguenti fasi:

- Segnalazione/accertamento dell'evento - Comunicazioni
- Predisposizione dei mezzi di soccorso
- Intervento dei mezzi di soccorso - Gestione dell'emergenza
- Fine emergenza.

La trasmissione della notizia di rilevamento di una emergenza in atto alla struttura preposta all'attivazione dei soccorsi deve essere la più tempestiva possibile. Possono essere figure diverse ad avere la prima cognizione dell'evento: il personale del treno (Personale di Condotta o Personale di Accompagnamento), o quello a terra (personale della Manutenzione Infrastrutture, della Circolazione, della Polfer) ma tutti devono avere, quale interlocutore il D.M. di Calolziocorte o DM di Carnate Usmate - (attivatore dell'emergenza) secondo senso di marcia treno - che allerta il DCCM di turno che a sua volta attiva i Vigili del Fuoco, il Soccorso Sanitario di



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

emergenza.

Il D.M. di Calolziocorte o il D.M. di Carnate Usmate, chiederà che gli venga specificato nella maniera più esatta possibile:

- il nome e le funzioni di chi chiama;
- dati identificativi del treno e scenario incidentale;
- la posizione del treno rispetto agli imbocchi della galleria;
- il numero delle persone eventualmente coinvolte nell'incidente (compreso il PdT);
- descrizione delle merci trasportate, (non sono previsti trasporti di merci pericolose per le quali sarebbe necessario precisare il codice ONU);
- eventuali altre informazioni ritenute utili per il soccorso.

Il DM assunte le necessarie informazioni, disporrà per l'attivazione delle procedure di soccorso, attuerà i provvedimenti di circolazione necessari correlati all'evento (impedire l'ingresso in galleria di ulteriori treni, richiedere la disalimentazione al DOTE, garantire il deflusso dei treni a valle dell'anormalità, ecc).

Nel comunicare la posizione del convoglio incidentato in galleria al DCCM devono essere indicati, nel modo più esatto possibile:

- il nome e la qualifica di chi inoltra la segnalazione;
- una descrizione dell'incidente occorso;
- la denominazione della galleria, con precisazione del binario ingombro;
- tipo e numero di treni coinvolti;
- la posizione del/i treno/i rispetto agli imbocchi;
- materiali e strutture coinvolte;
- descrizione delle merci trasportate;
- il numero presumibile di persone coinvolte nell'incidente (compreso il PdT);
- i provvedimenti già adottati o in corso d'adozione;
- l'operatività di soccorso già predisposta;
- il numero di telefono da cui si chiama;
- eventuali altre informazioni ritenute utili per il soccorso.

Il DCCM attiva il flusso di comunicazioni previsto nel (DCI PSE 09 10 del 14.04.2020 “Gestione delle anormalità rilevanti e incidenti di esercizio”) e, a secondo la gravità dell'evento e le necessità, ad attivare le strutture di soccorso esterne previste nel PEI.

Per le comunicazioni con le strutture di soccorso esterne a RFI il DCCM dovrà fornire



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

informazioni precise sul tipo di incidente occorso, la località e i mezzi di soccorso dentro la galleria, così come innanzi dettagliato.

Nel frattempo il personale del treno, secondo le proprie competenze e in base al tipo di evento incidentale, provvede a:

- adoperarsi, per quanto possibile, per portare il treno fuori della galleria;
- gestire il panico, rassicurando la clientela;
- chiudere tutti i finestrini e spegnere l'aria condizionata (se l'incendio è all'esterno del treno);
- segnalare l'eventuale ostacolo secondo quanto previsto dai regolamenti di servizio (RS, IPCL, ecc);
- applicare il dispositivo di corto circuito sul binario attiguo, se necessario, per interrompere la circolazione su di esso;
- tentare di spegnere l'eventuale focolaio di incendio con i mezzi di estinzione esistenti a bordo della locomotiva e dei veicoli;
- trasferire i viaggiatori sulla eventuale parte di treno non coinvolta nell'incidente e condurre la stessa fuori della galleria, se possibile.

Se richiesto dal DDCM, l'impresa ferroviaria invierà il carro soccorso RFI se richiesto.

L'ingresso in galleria di mezzi e personale appartenenti a qualsiasi Ente coinvolto nell'emergenza può avvenire esclusivamente dietro autorizzazione del DTS e solo se muniti dei previsti DPI richiesti dallo specifico caso.

Terminate le operazioni di soccorso tecnico urgente, con il rilascio da parte dei VV.F. al RFI della dichiarazione di cessazione delle fasi di soccorso tecnico urgente e benessere per l'inizio della fase di soccorso tecnico, RFI assume nuovamente i compiti di coordinamento delle attività tese al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario. Anche tale atto deve essere formalizzato tramite apposito modulo M 40 (All. E).

Imprese di Trasporto Ferroviario

Le Imprese Ferroviarie devono fornire ai passeggeri informazioni e istruzioni in relazione a:

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

RFI fornisce alle Imprese Ferroviarie le informazioni di cui ai punti 3 e 4 mediante la trasmissione del PEI e la pubblicazione dell'estratto del PEI nel Fascicolo Linea/Fascicolo Orario.

Poiché l'efficacia delle attività di soccorso dipende da un esauriente e puntuale flusso informativo tra operatori di bordo e di terra, al fine della migliore attivazione dell'organizzazione di soccorso, deve essere fornita una completa informazione sullo scenario



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

verificatosi e sulla sua possibile evoluzione.

Il Personale del Treno deve individuare il modo più idoneo ed immediato affinché sia avvisato il Dirigente Movimento dello stato di preallarme e/o allarme.

L'immobilizzazione del treno è a cura del Personale del Treno della Impresa Ferroviaria, che deve darne conferma al D.M.

Qualora eccezionalmente il P.d.T non sia riuscito ad effettuare l'immobilizzazione del treno, deve provvedere tempestivamente a darne comunicazione al D.M, che a sua volta provvede a darne notizia al DCCM, che si interfaccia con il referente di RFI sul posto, al fine della migliore attivazione dell'organizzazione di soccorso e gestione delle operazioni di soccorso tecnico urgente da parte del DTS.

Al manifestarsi dell'anormalità, l'agente del treno che per primo ne viene a conoscenza, comunicherà al D.M le informazioni in suo possesso sull'evento in corso. Il PdC/PdA e il PSAB, ove presente, devono attenersi alle procedure operative descritte nel PEI ed effettuare le operazioni previste dalle disposizioni di dettaglio della Impresa ferroviaria.

Comuni di Airuno ed Olgiate Molgora

I Sindaci dei Comuni di Airuno ed Olgiate Molgora attivano 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, predisponendo anche idonea segnaletica.

Se necessario, convocano il Centro Operativo Comunale (C.O.C.).

Provincia di Lecco

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

- Il Servizio Protezione Civile per le attività connesse alla gestione e coordinamento delle forze del volontariato e del sistema provinciale di Protezione Civile;
- Il Servizio Trasporti e Mobilità al fine di garantire il trasporto pubblico locale su gomma e altre azioni complessive di area vasta provinciale relativamente ai trasporti e alla mobilità;
- 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 del Comune di Lecco;

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.

Servizio Sanitario di emergenza AAT 118 Lecco

Il Servizio Sanitario di Emergenza Urgenza attraverso la SOREU dei laghi riceve la chiamata dal NUE



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

112 e:

- attiva il piano di emergenza per evento maggiore;
- attiva l'AAT 1118 di Lecco;
- dispone l'invio sul posto dell'Unità Maxiemergenza ed eventualmente il PMA;
nomina il Direttore dei Soccorsi Sanitari (DSS) che si recherà al PCA;
- comunicandone nominativo ed recapito telefonico alla Prefettura –U.T.G.-;
- nomina il Coordinatore Incidente Maggiore (CIM) che opera sul luogo dell'incidente, comunicandone il nominativo ed i recapiti telefonici alla Prefettura –U.T.G.;
- dispone l'invio di MSA, MSI ed MSB;
- effettua la ricognizione ed il triage dei passeggeri coinvolti nell'incidente;
- gestisce il soccorso sanitario sul luogo del crash attraverso l'Unità Grandi Emergenze e/o il PMA disponendo poi il trasporto dei feriti verso le strutture sanitarie più idonee;
- allerta le strutture sanitarie locali e delle province limitrofe in funzione dell'evoluzione dell'evento;
 - acquisisce informazioni utili per l'approvvigionamento dei farmaci, antidoti, e/o attrezzature che si rendessero necessari.

A.R.P.A. - Dipartimento Provinciale

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.



Prefettura di Lecco

Ufficio Territoriale del Governo

ELENCO NUMERI TELEFONICI

ENTE

NUMERO

Prefettura

☎ 0341/279111

e-mail: prefettura.lecco@interno.it

Amministrazione Provinciale

☎ 0341/282180 (h.24)

Servizio Protezione Civile

☎ 0341/295111

Servizio Trasporti e Mobilità

☎ 0341/295373

Settore Viabilità

☎ 0341/295435

Servizio Polizia Provinciale

☎ 0341/295436

PEC: provincia.lecco@lc.legalmail.camcom.it

☎ 0341/295254

Comando Vigili del Fuoco

☎ 112 NUE

Sala Operativa VV.F (h24)

☎ 0341/287329 EMERGENZA

Uffici (solo negli orari di apertura)

☎ 0341/287400

e-mail: comando.lecco@vigilfuoco.it

e-mail: so.lecco@vigilfuoco.it EMERGENZA

PEC: com.lecco@cert.vigilfuoco.it

PEC: com.salaop.lecco@cert.vigilfuoco.it

Comune di OLGiate MOLGORA

☎ 039/9911211

☎ 039/9911231

☎ Sindaco: 320 8608857

e-mail: comune.olgiatemolgora@cert.saga.it

Comune di AIRUNO

☎ 3389268505 (Sindaco)

e-mail: sindaco@comune.airuno.lc.it

e-mail: vicesindaco@comune.airuno.lc.it

Questura

☎ 112 NUE

☎ 0341/279111/559

PEC: gab.quest.lc@pecps.poliziadistato.it

Sezione Polizia Stradale

☎ 0341/357311

PEC: sezpolstrada.lc@pecps.poliziadistato.it

Comando Provinciale Carabinieri

☎ 112 NUE

☎ 0341/2621

e-mail: provlcco@carabinieri.it (24 H)

Comando Prov.le Guardia di Finanza

☎ 0341/220061

e-mail: salop.lecco@gdf.it

Presidenza del Consiglio dei

☎ 06/68201 (Centralino)

Ministri- Dip.della Protezione Civile

☎ 06/68202265/6(Sala operativa)



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

24H)

e-mail: protezionecivile@pec.governo.it
protezione_civile@pec.governo.it

PEC:

Ministero dell'Interno –

**Dip. Dei Vigili del Fuoco, del Soccorso
Pubblico e della Difesa Civile
Centro Operativo Nazionale
e-mail: centrooperativo.vvf@vigilfuoco.it**

 800.222.115

Regione Lombardia - Sala Operativa H24

Protezione Civile

e-mail: salaoperativa@protezionecivile.regione.lombardia.it
e-mail: cfmr@protezionecivile.regione.lombardia.it

 800.061.160

A.R.P.A. – Dip.Provinciale


Numero regionale Unico per Emergenze –H.24

FAX

e-mail: arpalecco@arpalombardia.it

PEC: dipartimentolecco.arpa@pec.regione.lombardia.it

 800.061.160

 02/6901091-69777782

SOCCORSO SANITARIO DI EMERGENZA URGENZA

Cellulare Maxiemergenza (H24)


SOREU DEI LAGHI Como


Fax


e-mail: soreu.laghi@areu.lombardia.it


ATS Lecco


e-mail: info118@ospedale.lecco.it

 112 NUE

 3349553201

 02 52871401


 02 52871499


 0341/489733-6

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

Direzione Circolazione Area Milano

Dirigente Coordinatore Centrale Movimenti (DCCM)


 02/63713265


 02/63713119

 Cell. FS 313 8043032

FAX 02/6371 3419

MERCITALIA RAIL (EX CARGO)

 3138379848

 02/63713783/82



Prefettura di Lecco
Ufficio Territoriale del Governo

DB CARGO (EX NORD CARGO)

3138860162



e-mail: operations.italia@deutschebahn.com



02/85113809

02/85113822

POLFER DI LECCO

PEC: sottosezpolfer.lc@pecps.poliziadistato.it



0341/367087 (Ufficio)



Cell 313/8712059



Cell 313/8712088 (NO H24)



Cell 334/6904168



02/27002380

POLFER COMPARTIMENTO DI MILANO

PEC: compartimento.polfer.mi@pecps.poliziadistato.it

TRENITALIA S.p.A. Protezione Aziendale

2547

Presidio Territoriale di Milano

2193

Coordinatore Dott. Ainis Buscherini Simone

e-mail: s.ainis@trenitalia.it

Coadiutore Bianchi Francesco

e-mail: fran.bianchi@trenitalia.it

Coadiutore Dott.ssa De Juliis Tiziana

e-mail: t.dejuliis@trenitalia.it



02/63712547-FS 912

Fax



02/63712193-FS 912

Cell



+39 3138063106

Cell



+39 3138701606

Cell



+39 3138712406

Operatore Numero Unico Reperibile h24

Cell



+39 3138701588

TRENORD -Sala Operativa-

Cell



02/93942825



313/8245884

e-mail: so_trenord_circolaz@trenord.it