

## LINEA DD ROMA-FIRENZE

# PIANO DI EMERGENZA INTERNO

## DELLE GALLERIE

### MONTE CELLARINO

(da Km 32+555 a Km 35+731)

*Lunghezza km 3,176*

### SAN MARTINO




(da Km 36+031 a Km 37+335)

*Lunghezza km 1,304*

### SANT'ORESTE

(da Km 37+657 a Km 43+367)

*Lunghezza km 5,710*

Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Verifica	Autorizzazione
0	22/08/2012	Nuova emissione secondo Linee Guida RFI DTC INC LG IFS 009A	T.Schiaroli E.Pulcini	A. Telera	S. Gizzi
1	28/08/2020	Revisione generale per adeguamento alla nuova organizzazione aziendale	R. Uderzo	L. Fornaiolo	A. Telera
2	03/03/2023	Aggiornamento Bimodale e Attrezzaggi	 L. Fornaiolo	 L. Fornaiolo	 A. Telera

<b>Parte</b>	<b>Titolo</b>	<b>Pagina</b>
<b>PARTE I</b>	INDICE	2
<b>PARTE II</b>	PREMESSA	4
	GENERALITA'	7
	II.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	7
	II.2 DESTINATARI DEL PIANO	8
	II.2.1 Strutture di RFI	8
	II.2.2 Strutture Esterne a RFI	8
	II.3 TERMINI E DEFINIZIONI	9
II.4 ELENCO DELLE PRINCIPALI ABBREVIAZIONI	14	
II.5 ELENCO DEI PRINCIPALI REGOLAMENTI FERROVIARI ED ALTRE PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO	15	
II.6 ELENCO DEI PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI	16	
<b>PARTE III</b>	RELAZIONE SULLA GALLERIA	17
	III.1 CARATTERISTICHE DEL TRATTO DI LINEA	17
	III.1.1 Tabella delle stazioni e delle località di servizio del tratto di linea	17
	III.1.2 Tabella delle caratteristiche plano-altimetriche	17
	III.1.3 Tabella delle caratteristiche di esercizio	18
	III.1.4 Tabella di gallerie, ponti e viadotti contigui alla galleria	18
	III.2 CARATTERISTICHE DELLA GALLERIA	19
	III.2.1 Programma di esercizio	19
	III.2.2 Identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria	20
	III.2.3 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili interne)	20
	III.2.4 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili esterne e collegamenti viari)	21
III.2.5 Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (impiantistica)	21	
III.3 DISPONIBILITA' RISORSE RFI: AGENTI E MEZZI SU ROTAIA	23	
<b>PARTE IV</b>	ORGANIZZAZIONE E PROCEDURE OPERATIVE	24
	IV.1 ATTIVAZIONE DELL'EMERGENZA	24
	IV.1.1 Il Responsabile Operativo per l'Emergenza (ROE)	24
	IV.1.2 Responsabile di Galleria/Responsabile di Sicurezza (RdG/RdS)	25
	IV.1.3 La Squadra per l'Intervento RFI (SdI)	25
	IV.1.4 La Sala di Gestione Crisi	27
	IV.1.5 Accessi alla zona di intervento per l'emergenza	28
	IV.2 SCENARI INCIDENTALI DI RIFERIMENTO	28
	IV.3 ARRESTO PER EMERGENZA	29
	IV.4 INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI	29

	IV.4.1 Informazioni ed istruzioni sul comportamento in caso d'emergenza	29
	IV.4.2 Comunicazione del PdT (PdC/PdA)	30
	IV.4.3 Comunicazione del DM/DCO al DCCM	30
	IV.4.4 Comunicazione con Enti esterni	30
	<b>IV.5 PROCEDURE OPERATIVE</b>	31
	IV.5.1 Disalimentazione e messa a terra della l.d.c.	31
	IV.5.2 Attivazione del Soccorso Urgente	32
	IV.5.3 Esodo dei viaggiatori dalla galleria	33
	IV.5.4 Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta	34
	IV.5.5 Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica	36
	IV.5.6 Incidente ad un treno merci con deragliamenti di uno o più rotabili	38
	IV.5.7 Incidente ad un treno passeggeri con deragliamenti di uno o più rotabili	40
	IV.5.8 Principio d'incendio su di un treno merci fermo in galleria	42
	IV.5.9 Principio d'incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria	44
	IV.5.10 Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamenti di uno o più rotabili	46
	IV.5.11 Incidente coinvolgente un treno merci con trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri, con principio d'incendio	48
<b>PARTE V</b>	<b>V.1 ESTRATTO</b>	50
<b>ALLEGATI</b>	<b>ALLEGATI</b>	A1
	1. Riferimenti telefonici principali	A3
	2. Elenco Mezzi su Rotaia di RFI	A4
	3. Estratto del PEI - Tabella di sintesi dei Requisiti presenti nella Galleria	A5
	4. Schema di alimentazione e Sezionamento Linea di Contatto	A6
	5. Profili altimetrici Galleria	A7
	6. Stralcio profilo di Linea	A12
	7. Indicazioni stradali per il raggiungimento degli Imbocchi Nord e Sud	A14
	8. Ubicazione telefoni fissi di linea	A19

## PARTE II

### PREMESSA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Specifica Tecnica di Interoperabilità *"Safety in railway tunnels"* (STI-SRT) (Regolamento (UE) n. 1303/2014 relativo alla Specifica Tecnica di Interoperabilità concernente la sicurezza nelle gallerie ferroviarie del sistema ferroviario dell'Unione Europea aggiornato dal Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019, in vigore dal 16 giugno 2019), considera a sua volta il Piano di Emergenza delle gallerie una delle norme per l'esercizio dei tunnel ferroviari più lunghi di 1.000 metri.

Agli incontri da tenersi per la stesura del PES/PGE devono essere coinvolte anche le Imprese Ferroviarie di Trasporto interessate.

Con riferimento a:

- la comunicazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n.23521 del 27/05/2010 “*Adempimenti per il rispetto della normativa in materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie*”;
- la Circolare del Ministero dell’Interno prot. 7004/M/GAB del 27/04/2011;
- la Circolare del Ministero dell’Interno prot. 17004/116/1 Gab. Uff. III - Prot. Civ. del 14/08/2014;
- la Procedura Operativa Direzionale RFI DTC P SE 30 1 0 del 31/12/2021 “*Compiti e responsabilità all’interno di RFI per la sicurezza delle gallerie ferroviarie*”

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

Come previsto dalla Procedura Operativa Direzionale RFI DTC P SE 30 1 0 la Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale (DOIT), competente per la galleria, emette il PEI, redatto o aggiornato dal Responsabile di Galleria/Responsabile di Sicurezza.

Il presente Piano di Emergenza Interno è redatto in conformità a quanto previsto dalla Linee Guida RFI DTC SI GA MA IFS 001 F del 20/12/2022 che forniscono le indicazioni da recepire nella redazione dei PEI e ne definiscono i contenuti minimi e l’articolazione nelle parti da I a V e nei relativi paragrafi, da contestualizzare per la specifica Galleria.

Le indicazioni del presente PEI riguardano i comportamenti da adottare nei diversi scenari incidentali e non sostituiscono le norme vigenti in materia di esercizio ferroviario (RCT, RS, IPCL, PGOS, ecc.); le competenze e i compiti del personale di RFI sono quelli previsti dalla Procedura RFI DCI P SE 09 nella versione in vigore e dalla Procedura Operativa Direzionale RFI DTC P SE 30 1 0 del 31/12/2021.

Con riferimento alla Procedura Operativa Direzionale RFI DTC P SE 30 1 0, si elencano le informazioni che il PEI deve contenere come “*Documentazione per l’esercizio*” di cui al paragrafo 7.3 dell’allegato IV al DM 28/10/2005.

- a. Relazione sulla Galleria.
- b. Identificazione dei pericoli potenziali per l’esercizio del sistema ferroviario in Galleria.
- c. Descrizione dei requisiti e delle predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili, impiantistica, organizzazione e collegamenti viari)
- d. Programma di Esercizio.
- e. Schemi ed elaborati esplicativi.

Fatte salve le esigenze particolari che potrebbero richiedere, per la galleria in esame, di allegare al PEI ulteriori e specifici documenti ed elaborati grafici, le informazioni di cui all’elenco precedente sono individuate, all’interno del PEI, secondo la seguente tabella di corrispondenza:

Documentazione per l'esercizio	Corrispondenza nel PEI
a. Relazione sulla galleria	PARTE III – Relazione sulla galleria
Identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria	PARTE III – § III.2.2 - Identificazione dei pericoli potenziali per l'esercizio del sistema ferroviario in galleria PARTE IV – § IV.2 - Scenari incidentali di riferimento
Descrizione dei requisiti e delle predisposizioni di sicurezza presenti	
<i>opere civili</i>	PARTE III – § III.2.3 - Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili interne) PARTE III – § III.2.4 - Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili esterne e collegamenti viari)
<i>impiantistica</i>	PARTE III – § III.2.5 - Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (impiantistica)
<i>organizzazione</i>	PARTE IV – Parte organizzativa ed operativa
<i>collegamenti viari</i>	PARTE III – § III.2.4 - Requisiti e predisposizioni di sicurezza presenti (opere civili esterne e collegamenti viari)
d. Programma di esercizio	PARTE III – § III.2.1 - Programma di esercizio
e. Schemi ed elaborati esplicativi	PARTE V – § V.2 Allegati

## **GENERALITA'**

### **II.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE**

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

Nella stesura del PEI devono essere coinvolte tutte le Strutture territoriali di RFI interessate alla gestione dell'emergenza.

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

Il PEI si applica a tutte le gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri.

Secondo la nota di indirizzo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. n.23521 del27/05/2010, le stazioni e le fermate sotterranee non rappresentano un intervallo nella determinazione della lunghezza delle gallerie ferroviarie.

Con riferimento al Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019, un tratto all'aperto compreso tra due gallerie non rappresenta un intervallo ai fini della determinazione della lunghezza delle gallerie a meno che non siano soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- 1) la separazione tra le gallerie nel tratto all'aperto è superiore alla lunghezza massima del treno passeggeri destinato a circolare sulla linea incrementato di 100 metri;
- 2) lo spazio all'aperto e la situazione dei binari in prossimità della separazione tra le gallerie permettono ai passeggeri di allontanarsi dal treno. Lo spazio all'aperto deve contenere tutti i passeggeri della capacità massima del treno destinato a circolare sulla linea.

Nella redazione del PEI, le gallerie devono essere considerate nelle situazioni in cui si trovano, di fatto, prescindendo dagli interventi di adeguamento alla sicurezza eventualmente previsti per le gallerie stesse.

Il PEI può essere redatto anche per gruppi omogenei di gallerie ricadenti sulla stessa tratta ferroviaria.

In base a tali criteri è stato redatto un unico PEI per le seguenti gallerie:

Galleria	Km inizio	Km fine	Lunghezza (m)	Lunghezza equivalente (m)
MONTE CELLARINO	32+555	35+731	3.176	<b>10.812</b>
SAN MARTINO	36+031	37+335	1.304	
SANT’ORESTE	37+657	43+367	5.710	

che costituiscono pertanto **un’unica galleria di lunghezza equivalente pari a metri 10.812.**

## II.2 DESTINATARI DEL PIANO

La Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Roma, emesso il PEI, lo trasmette alle proprie Strutture interessate e a quelle di seguito elencate, assicurandosi del ricevimento. Ogni Struttura ricevente deve confermare il ricevimento e distribuire il PEI alle proprie Strutture sotto ordinate.

### II.2.1 Strutture di RFI

- Responsabile della Galleria/Responsabile della Sicurezza (RdG/RdS)
- Direzione Circolazione, Circolazione Area di Bologna e Circolazione Area Roma.
- Protezione Aziendale – Presidio di Bologna/Roma
- Direzione Commerciale

### II.2.2 Strutture Esterne a RFI

- Imprese Ferroviarie di Trasporto interessate
- Prefettura di Roma (Ufficio Territoriali del Governo)
- Comandi Provinciali VV.F. Roma
- Emergenza Sanitaria (118)

La distribuzione del PEI potrà essere estesa ad altri Enti Locali anche in base ai contenuti del PES/PGE, eventualmente presente o in via di emanazione.



## II.3 TERMINI E DEFINIZIONI

### ACCESSO PRIMARIO

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

### ACCESSI INTERMEDI / SECONDARI

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

### ALLARME

Richiesta di intervento agli Enti interessati per un evento incidentale.

### AREA DI SICUREZZA

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

### AREA DI TRIAGE

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

### BITUBO

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

### CAMERA DI MANOVRA

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

### CAMERONE

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

### CANCELLO D’ACCESSO

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

### CARRO SOCCORSO

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

### CENTRO OPERATIVO INTERFORZE (COI)

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

CENTRO OPERATIVO TERRITORIALE (COT)

Organismo composto dai responsabili territoriali o loro sostituti reperibili di RFI e dai rappresentanti territoriali reperibili delle Imprese Ferroviarie coinvolte, ai fini delle comunicazioni dei provvedimenti da attuare (riferimento: Procedura RFI DCI P SE 09 "Gestione delle anomalie rilevanti e incidenti di esercizio" nella versione in vigore).

DIREZIONI TECNICHE DI INTERVENTO (DTI)

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

ESERCIZIO FERROVIARIO

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

FERMATA

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

FINESTRE

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

GALLERIA FERROVIARIA

Una galleria ferroviaria è uno scavo o una costruzione intorno ai binari mediante cui si consente alla ferrovia di passare, per esempio, sotto terreni, edifici o corsi d’acqua sovrastanti. La lunghezza di una galleria è definita come la lunghezza della sezione completamente chiusa, misurata al livello del piano del ferro. Una galleria ha una lunghezza non inferiore a 0,1 km.

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)

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

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

INCONVENIENTE (D.Lgs. 50/2019)

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

LINEA FERROVIARIA

Infrastruttura ove si svolge l'esercizio ferroviario.

LINEA DI CONTATTO

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

LOCALITÀ DI SERVIZIO

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

LOCOMOTIVA DI SOCCORSO

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

MESSA A TERRA DI SICUREZZA (MATS)

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

MEZZO BIMODALE VV.F.

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

MEZZO RFI

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

MONOTUBO

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

NICCHIE

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

NICCHIONI

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

PIANO A RASO

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

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

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

PIANO DI EMERGENZA INTERNO (PEI)

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

PIAZZALE DI EMERGENZA

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

PIAZZOLA PER ELISOCORSO

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 DI EVACUAZIONE E SOCCORSO

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

SAGOMA (O GABARIT)

Profilo convenzionale della sezione trasversale di un rotabile.

SEGNALETICA DI EMERGENZA

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

SISTEMA DI RADIOCOMUNICAZIONE

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

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI EMERGENZA

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

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI SERVIZIO

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

SOCCORSO SANITARIO

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