



Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia			Tratta: Chiomonte - Salbertrand	Edizione 01  Aprile 2024
			Galleria: Exilles (Binario Pari)	
			Allegati n. 4	





# PIANO SPEDITIVO DI EMERGENZA ESTERNO DELLE GALLERIE FERROVIARIE DELLA LINEA TORINO-BARDONECCHIA TRATTA CHIOMONTE-SALBERTRAND GALLERIA EXILLES (Binario Pari)

**Edizione 01 – Aprile 2024**

Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia	 <i>Regolamento di Torino</i>		Tratta: Chiomonte - Salbertrand		Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)		
			Pagina   1		Allegati n. 4

## INDICE

<b>I</b>	<b>INTRODUZIONE E NORMATIVA DI RIFERIMENTO</b>	<b>Pag. 02</b>
<b>II</b>	<b>DATI TECNICI DELL'INFRASTRUTTURA E PRINCIPALI PROCEDURE INTERNE</b>	<b>Pag. 03</b>
<b>III</b>	<b>SCENARI INCIDENTALI</b>	<b>Pag. 07</b>
<b>IV</b>	<b>MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO</b>	<b>Pag. 09</b>
<b>V</b>	<b>ALLEGATI</b>	<b>Pag. 15</b>

<b>Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia</b>	 <i>Rapubblica di Torino</i>		Tratta: Chiomonte - Salbertrand	Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)	
			Pagina   2	Allegati n. 4

## **I – INTRODUZIONE E NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

### **INTRODUZIONE**

L'esigenza di predisporre un P.E.E. deriva dalla necessità di fronteggiare i pericoli connessi a possibili eventi incidentali che originandosi all'interno delle gallerie in argomento possono dare luogo ad un pericolo grave, immediato o differito per gli elementi vulnerabili presenti all'esterno (persone, ambiente e beni).

Il P.E.E. deve integrarsi nel modo più completo possibile con il P.E.I. al fine di trovare le soluzioni più adeguate al conseguimento degli obiettivi della pianificazione dell'emergenza esterna.

Si evidenzia che il presente P.E.E. è redatto a carattere "Speditivo", e contiene le disposizioni dirette a pianificare, attivare e gestire l'intervento dei soccorritori in caso d'accadimento di un incidente interessante la galleria in esame, le cui ricadute interessano l'area esterna alla galleria stessa.

Il carattere "Speditivo" si rende necessario a causa dell'assenza degli apprestamenti della galleria e delle misure di sicurezza integrative, come espressamente citato dalle vigenti norme che si richiamano: Decreto Ministeriale 28 ottobre 2005, STI STR 2008/163/CE, relativi al supporto e all'integrazione alle fasi operative di soccorso per il personale e mezzi VV.F, che favorirebbero la limitazione degli effetti degli incidenti, l'autosoccorso e/o l'esodo delle persone coinvolte in un incidente.

Il presente P.E.E. è stato elaborato, con lo scopo di:

- Definire le modalità di diffusione dell'allarme;
- Stabilire le risorse necessarie per un efficace intervento;
- Definire la pianificazione delle operazioni di soccorso e mobilitazione allo sfollamento;
- Controllare e circoscrivere gli incidenti in modo da minimizzarne gli effetti e limitarne danni per l'uomo, per l'ambiente e per i beni;
- Mettere in atto le misure necessarie per proteggere l'uomo e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti all'interno della galleria;
- Stabilire le modalità di informazione e allerta adeguate alla popolazione e le autorità locali competenti;
- Provvedere sulla base delle disposizioni vigenti al ripristino dell'ambiente dopo un incidente.

### **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

Per la redazione del presente Piano di Emergenza Esterno si è fatto riferimento al Decreto Ministeriale 28 ottobre 2005 e s.m.i. sulla "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla nota STAFFCADIP n. 25063 del 09/12/2022 e relativo allegato "Indicazioni tecniche per l'autosoccorso, l'accessibilità e il soccorso tecnico nelle gallerie ferroviarie" del Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e Difesa Civile."

II – DATI TECNICI DELL’INFRASTRUTTURA E PRINCIPALI PROCEDURE INTERNE

DATI TECNICI DELL’INFRASTRUTTURA

All’interno del presente paragrafo sono riportate le informazioni tecniche estrapolate dal Piano di Emergenza Interno della Galleria di Exilles (Rev. B del 1/12/2020).

Tabella delle Stazioni e delle Località di servizio del tratto di linea

Nome Località	Tipologia	Progressiva Km ferroviaria
Bussoleno	Stazione	0+000 (43+165)
Meana	Stazione in telecomando	7+650 (50+523)
Chiomonte	Stazione	15+079 (57+097)
Exilles	Fermata	21+991 (63+070)
Salbertrand	Stazione	25+935 (66+890)

Tabella delle caratteristiche plano-altimetriche

Lunghezza complessiva (Km)	5,536
Pendenza massima (‰)	25‰
Dislivello complessivo (m)	137
Dislivello massimo (m)	137

Tabella delle caratteristiche di esercizio

Sistema di esercizio	Dirigente Centrale
Regime di circolazione	B.A.
Velocità massima di esercizio	100

Tabella delle gallerie, ponti e viadotti contigui alla galleria

Tipo di opera (nome)	Progressiva Km (iniziale e finale)		Ubicazione	Accessi	Lunghezza	Altezza
Ponte Rio Baccon	21+778	/	Exilles	/	80,80	> 9m

Tabella del programma di esercizio \*

Tipologia treni	PARI		DISPARI	
	DIURNI 06.00 / 24.00	NOTTURNI 00.00 / 06.00	DIURNI 06.00 / 24.00	NOTTURNI 00.00 / 06.00
Lunga percorrenza	4	0	/	/
Regionali	17	1	/	/
Merci	7	4	/	/
Totale per Binario	33		/	/
TOTALE	33			

N. di treni merci con trasporto di Merci Pericolose (TMP)	N. di treni merci (TM)	TMP/TM (%)
7	11	63

\* Si fa presente che la circolazione può variare, anche significativamente, in base alle esigenze del momento delle IF che possono sopprimere treni o effettuare altri in gestione operative.

Tabella dei requisiti

CARATTERISTICHE	SPECIFICHE
UBICAZIONE	Da Km 16+172 a Km 21+708 (progressiva chilometrica del binario pari ha origine in stazione di Bussoleno)
TIPOLOGIA	Monotubo
PROFILO	Tratta a semplice binario
PAVIMENTAZIONE	Non carrabile
LUNGHEZZA	5536 metri
ACCESSI PRIMARI (VEDI ALLEGATO 2)	Lato Exilles accesso su rotaia alla progressiva km 21+708; con mezzi stradali tramite strada di accesso dedicata ai mezzi di soccorso diramata dal sottovia di S.P. 213 di larghezza limitata a mt 2,50 con possibilità di accedere con mezzi strada/rotaia presso apposito passaggio a raso posto al km 21+850 e a relativa area di triage protetta da cancello posta lato binario pari. Lato Chiomonte accesso su rotaia alla progressiva km 16+172, con mezzi stradali tramite strada di accesso per mezzi di soccorso diramata dal sottovia di Via Touron con possibilità di accedere con mezzi strada/rotaia presso apposito passaggio a raso protetto da cancello posto al km 16+080 e ad area di triage protetta da sbarra posta tra i binari pari e dispari con apposito sovrappasso sul portale della galleria.
ACCESSI SECONDARI PEDONALI (VEDI ALLEGATO 2)	Presso sottovia SP 213 utilizzabile esclusivamente con mezzi di altezza e larghezza ridotta.
APERTURA INGRESSI PRIMARI E SECONDARI	-
AREA DI TRIAGE (VEDI ALLEGATO 2)	Presente
PIAZZALE PER ELISOCORSO	Non presente

Tabella delle predisposizioni di sicurezza

TABELLE NICCHIE E NICCHIONI	Sono presenti nicchie ogni 30 metri e Nicchioni ogni 250 metri per un totale di n° 183 (nicchie e nicchioni)
VIE DI ESODO	Imbocco sbocco
FINESTRE	-
ILLUMINAZIONE DI SICUREZZA	Non presente
ILLUMINAZIONE DI EMERGENZA	Presente
IMPIANTO IDRICO ANTINCENDIO	Presente
IMPIANTI DI COMUNICAZIONE DI EMERGENZA	Presente
SISTEMA DI COMUNICAZIONI DI SERVIZIO	Si
ALTRI SISTEMI DI COMUNICAZIONE	Linea duplicata
ALTRI SISTEMI DI COMUNICAZIONE	Non presente
IMPIANTI ED ATTREZZATURE DI SOCCORSO	Presente
QUADRO ELETTRICO DI SOCCORSO	Presente
ATTREZZATURE ANTINCENDIO	Presente
ATTREZZATURE ANTINCENDIO ESTERNE	Mezzo bimodale VV.F.
LAMPADE DI EMERGENZA	Presente
BOBINE CAVO ELETTRICO	Non presente
SEGNALETICA DI SICUREZZA	Presente

PRINCIPALI PROCEDURE OPERATIVE

A. Messa fuori tensione ed in sicurezza della l.d.c. e autorizzazione del coordinamento del soccorso urgente

Per il coordinamento degli interventi tecnici e di soccorso urgente delle squadre appartenenti alle diverse strutture che intervengono, viene individuato un Responsabile Operativo dei soccorsi dei Vigili del Fuoco (R.O.S.), cui è affidato il compito di definire le priorità degli interventi da attuare.

L'accesso dei VV.F. nell'infrastruttura ferroviaria deve essere preceduto dall'interruzione della circolazione sul tratto di linea interessato e dalla messa fuori tensione della linea di contatto e relativa messa in sicurezza.

I tempi di intervento per l'attivazione delle SdI del Gestore Infrastruttura sono pressoché immediati per effetto del presidio permanente della Sala Operativa di RFI. L'orario medio più probabile di arrivo sul posto delle SdI del Gestore dell'Infrastruttura è prevedibile in 1 ora nell'arco temporale tra le 8 e le 16.36 (giorni feriali), mentre 2 ore nelle restanti fasce orarie e/o giorni festivi. La tempistica per l'effettiva interruzione della circolazione e messa fuori tensione ed in sicurezza della LdC dipende strettamente sia dallo scenario relativo all'evento (es. presenza altri treni in galleria, eventi concomitanti) che da fattori contingenti esterni (traffico stradale, condizioni meteo, ecc.).

La procedura da seguire sarà la seguente:

1. Il RDC o qualunque agente abilitato presente sul posto richiede al D.O.T.E. la messa fuori tensione della l.d.c., comunicando l'avvenuto incidente/inconveniente (art.22 IEITE).
2. Il RDC segnala al D.O.T.E. la posizione del treno, la presenza di eventuali altri treni coinvolti ed i provvedimenti di circolazione che intende adottare (proseguimento dei treni precedenti e retrocessione di quelli accodati, retrocessione o proseguimento dei treni sul binario attiguo).
3. Il D.O.T.E. configura gli impianti, tramite il sezionamento della parte di l.d.c. interessata dall'incidente, per permettere l'adozione dei provvedimenti di circolazione e ne dà conferma al RDC
4. Accertata la conclusione di tali provvedimenti di circolazione, il D.O.T.E. toglie tensione alla l.d.c. per il binario lungo l'intera galleria;
5. Il D.O.T.E. conferma al RDC o all'agente abilitato che ne ha fatto richiesta l'avvenuta messa fuori tensione cui fanno seguito le operazioni di messa in sicurezza della l.d.c. La responsabilità della messa in sicurezza della l.d.c. compete al personale preposto di R.F.I. (agenti incaricati del G.I.);
6. L'autorizzazione per l'accesso ai fini del soccorso urgente viene data dall'agente R.F.I. preposto, al R.O.S. VV.F., attraverso l'apposito modulo M40 (Allegato 4) di R.F.I., compilato in duplice copia numerata.

L'agente R.F.I., dopo l'apposizione delle due firme, ne conserva copia, consegnando la seconda al R.O.S./D.T.S. VV.F. sul posto.

L'ingresso in galleria di mezzi e personale appartenente a qualsiasi Ente coinvolto nell'emergenza può avvenire solo previa autorizzazione del R.O.S./D.T.S. VV.F..

Durante le fasi di soccorso urgente il referente di R.F.I. sul posto è a disposizione del R.O.S./D.T.S. VV.F. per coordinare eventuali interventi di tecnici R.F.I. richiesti dai VV.F..

Terminate le operazioni di soccorso urgente, fatte salve le attività di polizia giudiziaria, il coordinamento delle operazioni di messa in sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria ritorna a R.F.I., con rilascio da parte dei VV.F. al R.R.F.I. coordinato dal R.O.E., della dichiarazione di cessazione delle fasi di soccorso urgente e benessere per l'inizio della fase di messa in sicurezza e ripristino della funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria (soccorso tecnico ferroviario).

Anche tale atto deve essere formalizzato tramite apposito modulo M40 (Allegato 4) firmato e controfirmato in duplice copia che deve essere ritirato dall'agente R.F.I.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari ferroviarie.



B. 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.

L'operazione di trasbordo deve essere attentamente valutata in considerazione della caratteristica della galleria a binario unico, che permette l'avvicinamento di un altro convoglio, in testa o in coda del treno da evacuare, ove possibile.

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 D.C.C.M. (R.O.E.), dopo aver avuta la conferma dal RDC dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato e, qualora necessario, della messa fuori tensione della l.d.c.

<b>Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia</b>			Tratta: Chiomonte - Salbertrand	Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)	
			Pagina   6	Aprile 2024

Nel frattempo, il D.C.C.M. allerta i VV.F. e gli altri Enti esterni eventualmente coinvolti.

Il P.d.B., 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 F.L./F.O., privilegiando la minor distanza dalle uscite e avvalendosi di eventuali indicazioni del RDC

In caso di incendio con presenza di fumo, deve privilegiarsi la via più agevolmente percorribile indipendentemente dalla distanza delle uscite di emergenza. Il P.d.B. deve informare il R.O.E., per il tramite del RDC attraverso chiamata telefonica registrata con telefono fisso o cellulare GSM-R, 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 RDC 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'avviso di abbandonare il treno viene trasmesso ai viaggiatori direttamente dal P.d.B. attraverso l'uso dell'interfono del treno o direttamente a voce, percorrendo il treno per la sua interezza in modo da verificare la corretta divulgazione del messaggio.

Per l'assistenza durante l'evacuazione/esodo, ci si potrà avvalere dell'impianto di diffusione sonora se presente.

L'esodo ordinato deve normalmente prevedere l'evacuazione di una carrozza per volta, iniziando da quelle più a rischio.

Il P.d.B. 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, per ricevere l'assistenza delle squadre di soccorso degli Enti esterni intervenuti. Il P.d.B. o il Referente R.F.I. sul posto, dopo essersi accertato che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato la galleria, comunica al R.O.E. la cessazione della procedura di esodo, dopo di che le operazioni di soccorso procederanno secondo lo scenario in atto.

### C. Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta

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

Il P.d.B., nelle fasi preliminari, deve accertare la presenza sul treno di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta e comunicare al D.C.C.M. (R.O.E.), per il tramite del RDC attraverso chiamata telefonica registrata con telefono fisso o cellulare GSM-R, tutte le informazioni utili a rendere più rapido l'intervento di soccorso (numero, ubicazione, ecc.).

Il P.d.B. informa l'A.d.C. e il P.d.B., 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 R.O.E., il P.d.B. 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 P.d.B., 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 R.O.E.

### D. Assistenza ad un convoglio in caso di sosta prolungata

Nel caso un treno sia costretto a fermarsi in galleria, senza poter riprendere subito la marcia, l'A.d.C. avvisa il RDC dell'anormalità in atto ed il P.d.B., se il treno svolge servizio viaggiatori.

L'A.d.C. deve comunicare un preavviso di soccorso al RDC e tentare di proseguire la marcia. Entro 10 minuti, l'A.d.C., deve formalizzare la richiesta di soccorso nei modi previsti dai regolamenti vigenti.

Il P.d.B. avvisa i viaggiatori dell'anormalità in atto e gestisce eventuali situazioni di panico.

Il RDC, che gestisce le fasi iniziali dell'emergenza, ricevuto prima l'avviso poi la conferma dall'A.d.C. dell'anormalità in atto, li estende al D.C.C.M. e si adopera, per quanto di sua competenza, rimanendo in contatto con il D.C.C.M. ed il P.d.B. e seguendo lo sviluppo dell'emergenza.

Il D.C.C.M. tiene i contatti con i referenti delle I.F. concordando con questi le azioni da intraprendere per i treni indirettamente interessati, l'eventuale invio della locomotiva di soccorso e l'individuazione del mezzo più idoneo per un eventuale trasbordo dei viaggiatori.

Il D.C.C.M., se necessario, avvisa:

- il C.E.I. per la costituzione e l'invio sul posto della squadra d'intervento (S.d.I.);
- il R.d.G./R.d.S. (o eventualmente il suo sostituto).

Il D.C.C.M. dispone, se necessario, per l'esodo dei viaggiatori dalla galleria.

Il D.C.C.M. attiva il flusso comunicativo previsto dalla RFI DCI P SE 09 “*Gestione delle anomalie rilevanti e incidenti di esercizio*”, nella revisione corrente, e dispone per la comunicazione delle informazioni e degli eventuali provvedimenti adottati alla clientela in attesa nelle stazioni, tramite i preposti all'informazione al pubblico. Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

### **III – SCENARI INCIDENTALI**

#### **TIPOLOGIA DEGLI EVENTI INCIDENTALI**

Con riferimento al Decreto Ministeriale 28/10/2005 – Allegato III § 3.2, gli scenari di riferimento, relativi all'emergenza in galleria, sono identificati in conseguenza dell'insorgere dei seguenti eventi critici iniziatori:

- Incendio
- Deragliamento
- Collisione

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

In relazione agli eventi critici iniziatori sopra indicati, in accordo al punto 3.4 delle “Linee guida per il miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie”, ed alle “Indicazioni tecniche per l'autosoccorso, l'accessibilità e il soccorso tecnico nelle gallerie ferroviarie” emanate dal Ministero dell'Interno – Dipartimento dei VVF, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Protocollo 0025063 del 9/12/2022, gli scenari sono quelli riportati nel seguito:

- Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica.
- Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili.
- Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento ad uno o più rotabili.
- Principio d'incendio su un treno merci fermo in galleria.
- Principio d'incendio su un treno passeggeri fermo in galleria.
- Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili.
- Incidente coinvolgente un treno merci con trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri con principio d'incendio.
- Sosta prolungata di un treno.

#### **RIEPILOGO SCENARI INCIDENTALI DI RIFERIMENTO**

A seguito delle analisi effettuate dall'Ente Gestore sulle situazioni di rischio della galleria in esame, determinate nel “Decreto Ministeriale 28/10/2005 – Allegato III § 3.2, scenari di riferimento”, ed alle “Indicazioni tecniche per l'autosoccorso, l'accessibilità e il soccorso tecnico nelle gallerie ferroviarie” emanate dal Ministero dell'Interno – Dipartimento dei VVF, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Protocollo 0025063 del 9/12/2022, si ridefinisce la sottostante tabella con il raggruppamento dei medesimi scenari in tre macro tipologie:

TIPOLOGIA SCENARI INCIDENTALI	
Scenari <b>FREDDI</b> (collisione, deragliamento)	
Scenari <b>CALDI</b> (incendio, esplosione seguita da incendio, emissione di fumo o gas tossici)	
Scenario <b>SOSTA PROLUNGATA</b> (avarie tecniche, sosta anomala di un convoglio in galleria)	
CLASSIFICAZIONE DEGLI SCENARI INCIDENTALI DI RIFERIMENTO	
Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili.	<b>FREDDO</b>
Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento ad uno o più rotabili.	<b>FREDDO</b>
Principio d'incendio su un treno merci fermo in galleria.	<b>CALDO</b>
Principio d'incendio su un treno passeggeri fermo in galleria.	<b>CALDO</b>
Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili.	<b>CALDO</b>



Incidente coinvolgente un treno merci con trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri con principio d'incendio.	<b>CALDO</b>
Assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica.	<b>SOSTA PROLUNGATA*</b>
Sosta prolungata di un treno.	<b>SOSTA PROLUNGATA*</b>

- Le conseguenze degli scenari ipotizzati sono differenti a seconda che si tratti:
- **di un incendio:** le conseguenze sono da valutare in funzione della direzione della ventilazione naturale del tunnel al momento dell'inizio dell'incendio, e/o alla ventilazione indotta dai fumi della combustione nell'evolversi dell'incendio.
  - **di emissione di sostanze tossiche:**
    - **dispersione:** possibile contaminazione delle componenti suolo, aria ed acqua.
    - **incendio:** i fumi tossici potrebbero causare gravi effetti alle persone accidentalmente esposte (irritazione degli occhi ed alle vie respiratorie), anche nelle aree immediatamente esterne alla galleria.

Sosta Prolungata di un treno e assistenza ad un convoglio in caso di avaria tecnica con T > 10 min.	*
---	---

Con tale scenario si intende una sosta non programmata in una galleria, in assenza di uno scenario caldo o freddo, per una durata superiore a 10 minuti, ad esempio originata da guasti delle installazioni tecniche della galleria. Si rileva quindi che lo scenario non costituisce, di per sé, un pericolo per i passeggeri e il personale; tuttavia, può provocare fenomeni di panico e portare a una evacuazione spontanea e non controllata, con conseguente esposizione delle persone ai pericoli presenti in una galleria.



**Risulta comunque evidente che tale situazione può svilupparsi in una permanenza prolungata di un folto numero di utenti in ambiente confinato non precludendo un'evoluzione emergenziale di più ampia portata, con rischi evolutivi riconducibili a potenziali scenari di intervento in materia di Protezione Civile, Soccorso Tecnico, Soccorso Sanitario e di Ordine Pubblico.**

In relazione a quanto evidenziato, si ritiene che il Soggetto Gestore (R.F.I.), ancorché si delinei una situazione riguardante un **treno passeggeri**, informi per le vie brevi la Prefettura e le varie Sale Operative (tramite NUE 112) quali strutture operative di Soccorso, effettuando un pre-allertamento, tenendole costantemente informate sulle misure di risoluzione messe in campo e dei tempi necessari e/o stimati per la risoluzione della problematica insorta. Il Soggetto Gestore (R.F.I.), quando un treno non riprenda la propria corsa entro 10 minuti dalla prima comunicazione verso il ROE, a titolo di preallarme, informi i Soccorsi Tecnici (VVF), tenendoli costantemente informati sulle misure di risoluzione messe in campo e dei tempi necessari o stimati per la risoluzione della problematica in corso. Deve essere possibile prendere una decisione e avviare una procedura appropriata che consenta l'evacuazione dei passeggeri entro 60 minuti dall'arresto del treno.

### EVENTI INCIDENTALI

- Analizzando i risultati elencati nelle tabelle sopra riportata gli eventi incidentali sono descrivibili come:
- **EVENTO DI TIPO FREDDO:** sono quelli relativi alle possibili emergenze quali incidente ferroviario, deragliamento/svio/collisione dei convogli senza incendio o rilascio di sostanze;
  - **EVENTO DI TIPO CALDO:** sono quelli correlati alle possibili emergenze riguardanti incendio e/o rilascio di sostanze, quindi riguardanti il convoglio e la galleria;
  - **EVENTO DI TIPO "SOSTA PROLUNGATA":** sono quelli ove si definisca una sosta anomala di un convoglio in galleria con T > 10 min.

Per gli eventi di cui sopra, vengono definite, a partire dal cratere dell'evento, delle zone con le caratteristiche di seguito descritte, **le cui estensioni sono determinate dal D.T.S. una volta acquisiti gli elementi utili allo svolgimento dell'intervento di soccorso.**

<b>Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia</b>			Tratta: Chiomonte - Salbertrand	Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)	
			Pagina   9	Allegati n. 4

#### **ZONA ROSSA – AREA CALDA**

Area operativa di contatto; in tale area vi è di pericolo dovuto all'esposizione all'incendio, all'esposizione alle sostanze pericolose; è individuata dai VV.F., in essa si svolgono operazioni di soccorso da parte dei Vigili del Fuoco e di eventuali altri operatori di altri Enti, adeguatamente protetti, previamente autorizzati dal R.O.S./D.T.S. Può essere interamente contenuta all'interno delle gallerie o comprendere parti esterne all'infrastruttura. L'estensione della zona rossa all'esterno dell'infrastruttura da parte del R.O.S./D.T.S., può determinare l'attivazione delle relative parti del piano Comunale di Protezione Civile (esempio: eventuale necessità di evacuazione della popolazione) o del Piano di emergenza Provinciale per la gestione di eventi di natura convenzionale e non tipo NBCR (esempio: delimitazione e interdizione accessi ecc.).

#### **ZONA ARANCIONE – AREA TIEPIDA**

Area operativa potenzialmente pericolosa; in tale area il rischio è legato alla movimentazione degli operatori e delle eventuali vittime e alla deambulazione, al trasporto materiali o altro. In caso di incidente con esposizione a sostanze pericolose, convenzionale o non convenzionale, è soggetta al rischio di propagazione della contaminazione attraverso la deambulazione di feriti, trasporto vittime e ai flussi degli operatori di soccorso da e verso la zona rossa, per i quali sarà allestito, se necessario, un apposito corridoio di decontaminazione. La predetta zona è individuata dai VV.F.. In tale area è consentita l'operatività, per giustificati motivi e per il tempo strettamente necessario, di persone opportunamente protette (es. personale servizio sanitario) ed autorizzate dal R.O.S./D.T.S.

#### **ZONA GIALLA - AREA FREDDA**

Area operativa non pericolosa destinata alla logistica; costituisce la base operativa per i soccorritori non specificatamente equipaggiati degli Enti interessati all'emergenza. In tale zona si individuano le aree di ammassamento di mezzi, attrezzature e personale dei soccorritori. Tale area è presidiata dalle Forze dell'ordine che controllano il limite di confine con la zona verde.

#### **ZONA VERDE**

Area non pericolosa esterna all'area operativa.

## **IV – MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO**



### **GENERALITA'**

Il modello organizzativo previsto nel presente P.E.E. è basato sull'azione di coordinamento del Prefetto di Torino, quale Autorità Preposta all'attivazione ed al coordinamento dei soccorsi, e sul ruolo delle funzioni di supporto svolto dalle strutture operative, ed in particolare, quella del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e del Servizio di Emergenza Territoriale 118, cui competono rispettivamente, la Direzione Tecnica Dei Soccorsi (D.T.S.) e la Direzione dei Soccorsi Sanitari (D.S.S.), coadiuvati ed assistiti dal Responsabile Operativo dell'Emergenza di R.F.I. (R.O.E.), che durante le fasi del Soccorso Tecnico Urgente è a disposizione del D.T.S. per coordinare le azioni dei tecnici e delle squadre manutentive.

Le fasi connesse al Soccorso Tecnico Urgente, finalizzate a porre in salvo le persone ed a eliminare le situazioni di pericolo, vengono assunte dal Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco, o suo delegato ai sensi del Decreto Legislativo n. 139 del 8 marzo 2006.

Considerata l'opportunità di addivenire ad un rapido coordinamento in campo fra gli enti e le istituzioni preposte alla gestione dell'emergenza stessa, è individuata la funzione denominata Posto di Comando Avanzato (P.C.A.) presso l'Unità di Crisi Locale (U.C.L.) dei Vigili del Fuoco, che avrà il compito di gestire le operazioni di soccorso nel caso in cui si verifichi uno degli scenari previsti dal seguente piano.

L'Unità di Crisi Locale è composta da rappresentanti, con poteri decisionali e di delega, dei vari Enti presenti sullo scenario incidentale - dai Vigili del Fuoco (che ne assumono il coordinamento), responsabili della valutazione immediata del luogo dell'incidente e della prima delimitazione delle zone a rischio, dalle Forze dell'Ordine coordinate dalla Polizia

Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia	 <i>Repubblica di Torino</i>		Tratta: Chiomonte - Salbertrand		Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)		
			Pagina   10		Allegati n. 4

di Stato, dal Servizio Sanitario, dall' A.R.P.A., e da R.F.I. in qualità di gestore della galleria, nonché dal/i Sindaco/i del/i Comune/i interessato/i.

Il Responsabile delle Operazioni di Soccorso (R.O.S.), ove non sia ancora presente il Direttore Tecnico dei Soccorsi (D.T.S.), nell'espletamento dell'attività di competenza si coordinerà con i responsabili sul posto per ciascuno dei seguenti settori:

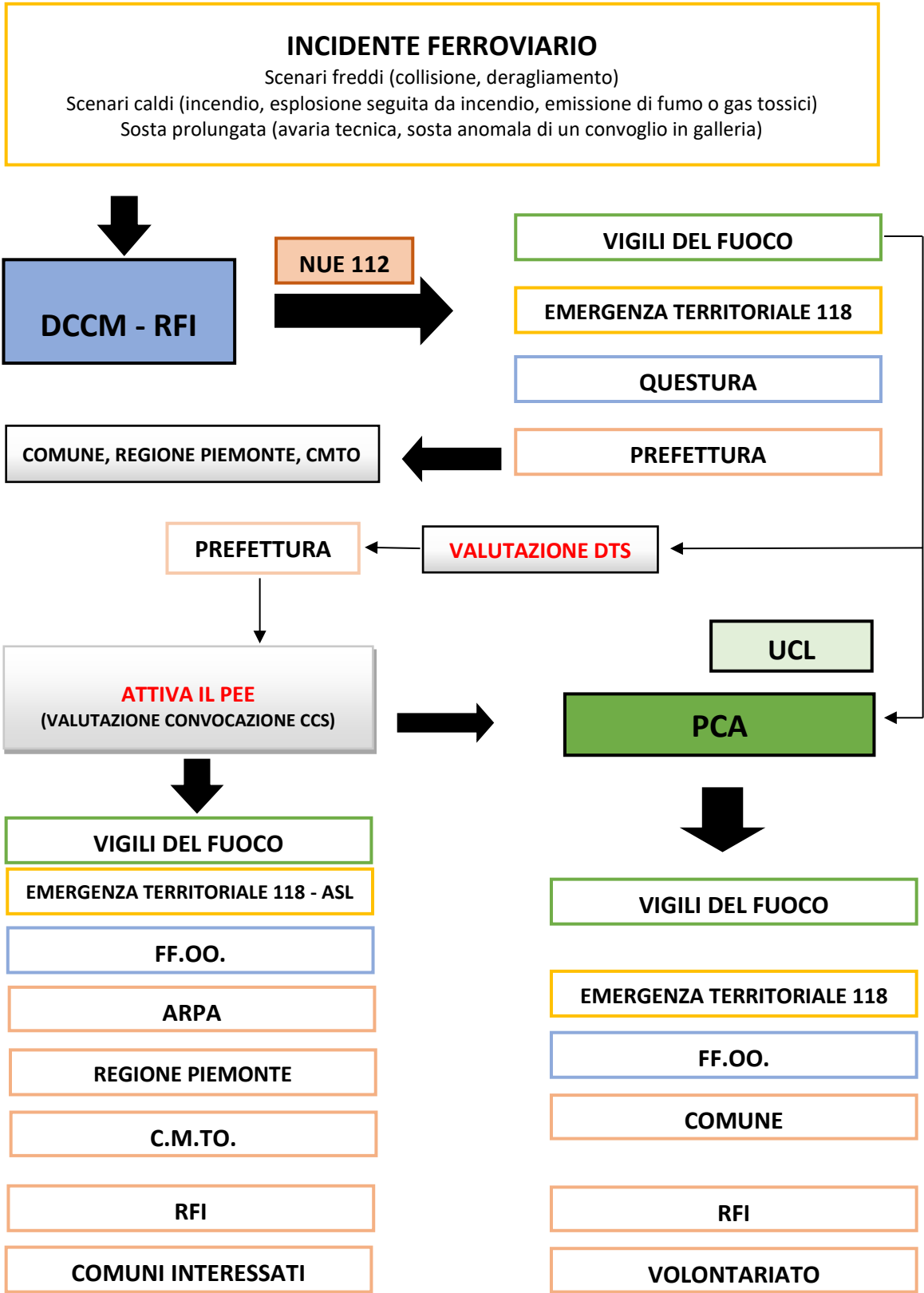
- Soccorso Sanitario (Direttore dei Soccorsi Sanitari) - (D.S.S.);
- Ordine e Sicurezza Pubblica.

Di seguito sono riportati i soggetti minimi di supporto all'Autorità Preposta (A.P.) ed i relativi compiti previsti per la gestione delle emergenze connesse alla galleria in questione, fermo restando che ciò non esclude la possibilità da parte dell'A.P. di individuare altri soggetti che possano essere coinvolti nelle operazioni di soccorso. Detti soggetti e qualsiasi altro organismo partecipante alle Operazioni di Soccorso, conformerà le proprie azioni in funzione delle disposizioni impartite dal Comandante dei Vigili del Fuoco o suo delegato R.O.S./D.T.S.

Tenuto conto dell'aleatorietà che può caratterizzare ogni emergenza, sconvolgendone ogni predeterminata tempistica e procedura operativa, si precisa che compete ai Vigili del Fuoco la valutazione dello scenario, la sicurezza dei luoghi e la definizione delle aree di competenza. Qualora una o più strutture operative o Enti coinvolti (direttamente o indirettamente) nella gestione dell'emergenza, giungessero sul luogo dell'incidente prima dei Vigili del Fuoco, non dovranno diventare a loro volta vittime entrando nello scenario incidentale. Dopo l'arrivo sul posto dei Vigili del Fuoco, l'ingresso alle altre strutture sul luogo dell'incidente potrà essere consentito solo dal R.O.S./D.T.S.

Per quanto concerne l'operatività dei vari soggetti nelle diverse zone potenzialmente interessate dagli eventi incidentali, vedasi anche la Tabella relative ai "Termini, definizioni ed acronimi".

MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO



## POSTO DI COMANDO AVANZATO (P.C.A.) UNITA' CRISI LOCALE (U.C.L.)

- Il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco istituisce il Posto di Comando Avanzato (P.C.A.) avvalendosi dell'invio sul posto di un automezzo di Unità di Crisi Locale (U.C.L.) o mezzo similare;
- Il personale VVF, giunto a destinazione, dà notizia della propria posizione alla Sala Operativa, che a sua volta veicola l'informazione alla Questura di Torino (Sala Operativa), all'Arma dei Carabinieri, alla Polizia di Stato ed al Servizio Sanitario;
- La Polizia di Stato, a sua volta, veicola l'informazione alle altre Forze dell'Ordine;
- L'Emergenza Territoriale 118 allerta l'ARPA;
- L'U.C.L., posto in posizione di sicurezza, fungerà da punto di contatto organizzato.  
In tale ambito opereranno il Direttore Tecnico dei Soccorsi, il Funzionario di P.S. delegato dal Questore per la direzione dei servizi di ordine e sicurezza pubblica, il Direttore dei Soccorsi Sanitari, i rappresentanti delle forze di polizia che dirigeranno gli interventi di rispettiva competenza, cooperando tra loro al fine di garantire il più efficace scambio di informazioni e l'integrazione di tutte le procedure e delle risorse.  
A detto U.C.L. faranno altresì riferimento i rappresentanti di tutte le altre Amministrazioni ed Enti che saranno chiamati a concorrere nell'intervento.
- Tutte le figure che confluiscono presso l'U.C.L. devono garantire fra loro i necessari raccordi; e in caso di allontanamento dallo stesso dovranno comunque far sempre stazionare un componente della propria struttura operativa con potere decisionale o dotata di apparecchiatura radio, al fine di poter essere contattati in caso di necessità.
- Successivamente, ovvero in caso di evento multiplo, l'U.C.L. potrà essere affiancato o sostituito, per lo svolgimento di tali funzioni, da altri mezzi degli Enti interessati alla gestione dell'emergenza.



## GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA SOGGETTO RESPONSABILE PER GLI INTERVENTI IN CASO DI INCIDENTE IN GALLERIA

1. Il Gestore dell'infrastruttura responsabile del rispetto delle norme e delle procedure riguardanti la sicurezza della galleria nomina, ai sensi del decreto 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", il responsabile della galleria ed il responsabile della sicurezza, e loro sostituti.
2. Ai fini della gestione dell'emergenza, il R.O.E. di R.F.I., così come individuato nel P.E.I., deve garantire:
  - A. Tutti gli interventi di competenza dell'azienda in materia di pianificazione e gestione dell'emergenza interna;
  - B. La reperibilità in ogni tempo, fatta salva la temporanea sostituzione con altro soggetto, sul quale, pertanto, ricadono i doveri e le responsabilità del titolare per la realizzazione degli interventi e adempimenti tecnico-operativi di propria competenza.
  - C. Al verificarsi di uno scenario previsto dal presente piano, il predetto R.O.E. di R.F.I.: attiva il P.E.I.

## PREFETTURA

In caso di evento incidentale, il Prefetto di Torino, attiva il P.E.E., e in qualità di Autorità Preposta:

- Coordina l'attuazione del P.E.E. in relazione ai diversi scenari incidentali;
- Acquisisce dal Gestore e da altri soggetti ogni utile informazione in merito all'evento in corso;
- Sentito il D.T.S. ed il D.S.S., attiva e presiede il Centro di Coordinamento dei Soccorsi (C.C.S.) ai sensi dell'art. 14 del D.P.R. 66/1981;
- Trasmette agli Organi locali il messaggio di "Attivazione del Piano di Emergenza Esterno" (Ved. Allegati);
- Comunica lo stato di allarme agli Organi centrali (Presidenza consigli Ministri - Dipartimento Protezione Civile Ministero Interni - Gabinetto, Dipartimento Vigili del Fuoco Soccorso Pubblico e Difesa Civile, Dipartimento Pubblica Sicurezza, il Ministero della Salute - Gabinetto, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio), e ai Sindaci dei Comuni eventualmente interessati (Ved. Allegati);
- Acquisisce i dati concernenti le condizioni meteo locali avvalendosi delle stazioni meteo presenti sul territorio, dei centri regionali funzionali, laddove operativi, e del Dipartimento della Protezione Civile;
- Assicura l'attivazione dei sistemi di allarme per le comunicazioni alla popolazione e ai soccorritori;

<b>Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia</b>			Tratta: Chiomonte - Salbertrand	Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)	
			Pagina   13	Allegati n. 4

- Attiva e coordina le Forze di Polizia e le Forze Armate;
- Valuta e decide con il Sindaco, sentito il D.T.S. ed il D.S.S., le misure di protezione da far adottare alla popolazione in base ai dati tecnico-scientifici forniti dagli organi competenti o dalle funzioni di supporto;
- Sentiti il Sindaco/i interessato/i e gli organi competenti, dirama comunicati stampa/radio, gestendo la comunicazione con i mass media in emergenza con il proprio addetto stampa;
- Accerta che siano state realizzate le misure di protezione collettiva;
- Valuta la necessità di adottare provvedimenti straordinari in materia di viabilità e trasporti;
- Valuta costantemente con il Sindaco/i, sentiti gli organi competenti, l'opportunità di revocare lo stato di emergenza esterna e dichiara il cessato allarme, comunicando il relativo messaggio (*Ved. Allegati*);
- Richiede che siano avviati i provvedimenti di ripristino e disinquinamento dell'ambiente.

## COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO

- La Sala Operativa dei VV.F., ricevuta dal Soggetto Responsabile R.F.I. la richiesta di intervento di soccorso, procederà all'invio delle risorse più prossime disponibili ritenute idonee alla prima risposta operativa e secondo le proprie procedure.
- L'intervento sul luogo dell'incidente viene effettuato, valutando le possibili vie di accesso all'infrastruttura in base alle indicazioni fornite dal soggetto responsabile R.F.I.
- Il R.O.S. VV.F. comunica la propria posizione alla Sala Operativa fornendo le prime notizie e istituendo in tale posizione un primo "punto di contatto" con funzioni ricognitive e di scambio d'informazioni, oltre che, effettuando un primo intervento ove possibile.  
Tale posizione sarà comunicata telefonicamente dalla Sala Operativa dei VV.F. alle altre Sale Operative delle forze intervenenti;
- La Sala Operativa VV.F., sentito il R.O.S. per la conferma della tipologia dell'evento e eventuali notizie sulla potenzialità degli effetti nocivi esterni, avvisa l'A.P. per proporre l'attivazione del P.E.E. (*Ved. Allegati*);
- Il ROS VVF assume la Direzione Tecnica dei Soccorsi e sarà il riferimento per tutte le altre funzioni;
- I VVF Svolgono le operazioni di Soccorso Tecnico finalizzate al salvataggio delle persone ed alla risoluzione tecnica dell'emergenza avvalendosi del supporto del gestore e delle altre funzioni, raccordandosi con l'A.P. secondo quanto previsto dal presente P.E.E.;
- In caso di necessità i VV.F. richiedono ad R.F.I. l'impiego del Treno Soccorso (previa disponibilità) e/o del Treno Evacuazione, per la più celere esecuzione delle operazioni di assistenza e soccorso agli utenti coinvolti nell'incidente;
- La Sala Operativa invia una postazione mobile avanzata (U.C.L.), , presso cui viene costituito il P.C.A., da dove coordinare le operazioni di gestione dell'emergenza e impartire tutte le necessarie disposizioni affinché possano essere adottate le necessarie misure a salvaguardia dell'incolumità dei lavoratori e/o della popolazione che in qualsiasi modo possono essere coinvolti e/o interessati dagli effetti incidentali; i VVF tengono costantemente informato l'A.P. sull'azione di soccorso in atto e sulle misure necessarie per tutelare la salute pubblica, valutando l'opportunità di una tempestiva evacuazione della popolazione eventualmente minacciata oppure la possibilità di adottare altre misure suggerite dalle circostanze;
- Individuano le Zone Rossa, Arancione, Gialla e Verde per consentire la relativa perimetrazione, al fine di far impedire l'accesso al personale non autorizzato e/o non adeguatamente protetto da parte delle Forze di Polizia;
- Dispongono appena possibile l'invio di propri rappresentanti presso il C.C.S., C.O.C., se costituiti.



## FORZE DI POLIZIA

Possono operare solo nella *zona gialla*, la denominazione per colori deve essere riportata in ogni frase, evitando il riferimento a "tiepida" piuttosto che "fredda".

Provvedono a presidiare i cancelli e ad inviare un proprio rappresentante presso l'UCL.

### FF.OO.

Il Questore di Torino provvede ad individuare il coordinatore delle attività di ordine e sicurezza pubblica sul luogo dell'incidente. In caso di evento incidentale, pertanto, la Questura:

<b>Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia</b>			Tratta: Chiomonte - Salbertrand	Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)	
			Pagina   14	Allegati n. 4

- Svolge compiti operativi connessi alla gestione e controllo dei flussi nelle aree interessate dall'emergenza, anche ai fini del mantenimento dell'ordine e della sicurezza pubblica;
- Predispone e presidia i cancelli, gli sbarramenti e le eventuali perimetrazioni, in collaborazione con le altre forze dell'ordine, la polizia municipale e, attivate dal Prefetto, delle forze armate;
- Se necessario fa predisporre e presidiare, avvalendosi della polizia municipale e/o stradale, i percorsi stradali alternativi per garantire il flusso dei mezzi di soccorso e l'eventuale evacuazione, anche al fine di identificare le persone in entrata ed in uscita;
- Coordina e vigila sulle eventuali operazioni di evacuazione affinché le stesse avvengano in modo corretto ed ordinato.

#### **POLIZIA FERROVIARIA**

Nel caso specifico la Polizia Ferroviaria, sulla base delle direttive del Questore di Torino:

- Concorre nel controllo del cordone di sicurezza.
- Mantiene il coordinamento tra le forze dell'ordine e RFI.

### **EMERGENZA TERRITORIALE 118**

L'Emergenza Territoriale 118, acquisite le informazioni necessarie, individua i mezzi e le risorse disponibili per rispondere alle necessità sanitarie dell'evento. Valuterà l'eventuale attivazione del piano di Maxiemergenza.

Invia il personale sanitario che si raccorda con l'A.P. secondo quanto previsto dal P.E.E. presso la via d'accesso indicata per effettuare il primo soccorso sanitario urgente alle persone eventualmente coinvolte nell'incidente, nonché il loro trasporto presso le strutture ospedaliere più idonee;



- Assume la funzione di Direttore dei Soccorsi Sanitari presso l'U.C.L., cui dovranno rapportarsi tutti i settori sanitari coinvolti ed attivati dallo stesso Servizio Sanitario, ivi comprese le A.S.L. e le A.S.O. e gli altri previsti ed attivati;
- Interviene per soccorrere le vittime, previa specifica autorizzazione dei Vigili del Fuoco e qualora dotati di adeguati D.P.I.;
- Assicura in caso di evacuazione il trasporto ed il ricovero di eventuali feriti;
- Insieme ai Vigili del Fuoco, prima e successivamente alle Forze dell'Ordine, all'A.R.P.A. costituisce il P.C.A., cui coordinamento è affidato al D.T.S. e con il quale deve essere concordata ogni iniziativa relativa alla gestione dell'emergenza (es: accesso al luogo, stazionamento mezzi, utilizzo D.P.I., etc.), ferme restanti le competenze proprie del singolo Ente;
- Allerta le strutture ospedaliere ritenute necessarie;
- Invia il personale sanitario che si raccorda con l'AP secondo quanto previsto dal PEE presso la via di accesso indicata per effettuare il primo soccorso sanitario urgente alle persone eventualmente coinvolte nell'incidente, nonché il loro trasporto presso le strutture ospedaliere più idonee;
- Invia un proprio rappresentante presso l'UCL.

Il personale dell'Emergenza Territoriale 118 interviene ove richiesto se sono presenti le condizioni di sicurezza individuate dai Vigili del Fuoco.

### **AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE (A.R.P.A.)**

In caso di evento incidentale, ricorrendo i presupposti, l'A.R.P.A., insieme ai Vigili del Fuoco, il Servizio Sanitario, FF.OO.

- Fornisce supporto tecnico;
- Effettua, di concerto con l'A.S.L., ogni accertamento ritenuto necessario sullo stato dell'ambiente nelle zone interessate dall'evento, nonché analisi chimiche e/o fisiche per valutare l'evoluzione della situazione di emergenza nelle zone più critiche esterne alla galleria, secondo quanto previsto;
- Fornisce ed acquisisce tutte le informazioni sulle sostanze coinvolte;
- Condivide con gli altri componenti del P.C.A. le risultanze analitiche sulle scorte delle rilevazioni effettuate in loco e fornisce all'A.P., quando possibile, indicazioni sull'evolversi della situazione;
- Fornisce supporto circa le azioni da intraprendersi a tutela della popolazione e dei luoghi dove si è verificato l'evento;

Piano di Emergenza Esterno delle Gallerie Ferroviarie della Linea Torino - Bardonecchia	 <i>Prefettura di Torino</i>		Tratta: Chiomonte - Salbertrand		Edizione 01
			Galleria: Exilles (Binario Pari)		
			Pagina   15		Allegati n. 4

- Coordina, con il supporto dell'A.S.L., le attività di bonifica del territorio al cessato allarme.

Il personale dell'A.R.P.A. può operare in zona gialla.

Esso opererà nella zona arancione solo su specifica richiesta dei Vigili del Fuoco in funzione delle condizioni di sicurezza accertate e qualora adeguatamente formato e dotato di D.P.I.

## REGIONE PIEMONTE E CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

Mantengono le necessarie comunicazioni con la Prefettura per l'attivazione del volontariato di Protezione Civile. Pertanto, in caso di evento incidentale, le organizzazioni di volontariato possono essere utilizzate, per quanto previsto dal presente P.E.E., solo nella zona gialla per:

- Supporto alle FF.OO. per il controllo del traffico in zona di sicurezza;
- Assistere la popolazione in caso di evacuazione o di momentaneo allontanamento dalle proprie abitazioni;
- Assicurano il supporto tecnico, ovvero la disponibilità di mezzi, anche per le operazioni di messa in sicurezza dell'area interessata dall'emergenza stessa.

## IMPRESE FERROVIARIE

Si dà atto che le Imprese Ferroviarie si atterranno alle decisioni ed alle comunicazioni date, in prima battuta, dal Gestore Infrastruttura e, a seguito di insediamento del ROS, da parte di quest'ultimo.

## COMUNE/I

- Attiva il Centro Operativo Comunale e coordina le strutture comunali di protezione civile e del volontariato;
- Informa la popolazione comunicando le eventuali misure di protezione da adottare.
- Ordina eventuali misure interdittive per la tutela igienico – sanitaria della popolazione, informandone il Prefetto e la popolazione interessata.

## V – ALLEGATI

### ALLEGATI

**ALLEGATO 1** – Aggiornamenti, Esercitazioni, Formazione, Abbreviazioni, Termini e Definizioni, Elenco Telefonico, Elenco Distribuzione

**ALLEGATO 2** – Accessibilità

**ALLEGATO 3** – Modulistica Segnalazione Incidente, Richiesta Attivazione, Attivazione e Chiusura P.E.E.

**ALLEGATO 4** – Modello M40 VV.F. Interruzione Binario e messa fuori tensione ed in sicurezza L.d.C.