

Codice A1821A

D.D. 2 agosto 2022, n. 2404

Approvazione schema di convenzione tra la Regione Piemonte e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la reciproca collaborazione nelle attività di protezione civile.



ATTO DD 2404/A1821A/2022

DEL 02/08/2022

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

**A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE,
TRASPORTI E LOGISTICA**

A1821A - Protezione civile

OGGETTO: Approvazione schema di convenzione tra la Regione Piemonte e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la reciproca collaborazione nelle attività di protezione civile.

Premesso che:

- ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.Lgs 2 gennaio 2018, n. 1, recante "Codice della protezione civile", lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali sono componenti del Servizio nazionale e provvedono all'attuazione delle attività di protezione civile, secondo i rispettivi ordinamenti e competenze;
- ai sensi dell'art. 4, comma 2, del medesimo D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, le componenti del Servizio nazionale possono stipulare convenzioni con le strutture operative e i soggetti concorrenti di cui all'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto o con altri soggetti pubblici;
- ai sensi del citato art. 13, comma 2 del D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, tra i soggetti concorrenti sono contemplate le aziende, società e altre organizzazioni pubbliche o private che svolgono funzioni utili per le finalità di protezione civile;
- con Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 aprile 2006, emanata ai sensi dell'art.5, commi 1 e 5, del decreto legge n. 343 del 2001 abrogato dall'art. 48, comma 1, lett. e), D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, sono state fornite indicazioni per il "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";
- la Direttiva del 2 maggio 2006, n.1636, il Dipartimento della Protezione Civile ha formulato indicazioni operative specifiche, cui far riferimento in occasione, tra l'altro, di incidenti ferroviari

- e stradali ed incidenti con presenza di sostanze pericolose;
- il Gruppo FS è, controllante al 100% delle Società RFI, Trenitalia, Mercitalia e Busitalia;

Considerato che

- in data 03 ottobre 2018 è stata rinnovata la Convenzione tra il Capo del Dipartimento della Protezione Civile presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e l'Amministratore Delegato di FS, che fornisce le indicazioni per la corretta gestione dell'emergenza in ambito ferroviario;
- l'art. 12 di tale Convenzione stabilisce che lo stesso è quadro di riferimento per eventuali ulteriori accordi in ambito regionale;

al fine di concertare taluni aspetti di particolare importanza inerenti ai rapporti tra Regione Piemonte e FS in merito alle criticità/emergenze in area ferroviaria, in data 14 Luglio 2009, al rep. n. 14566, è stata sottoscritta tra le parti una prima convenzione di durata quadriennale, scaduta il 13/07/2013;

successivamente, il 30/03/2015 è stata sottoscritta seconda convenzione quinquennale, repertoriata al n. 00071 sempre in data 30/03/2015, scaduta il 29/03/2019, per la reciproca collaborazione nelle attività di protezione civile;

considerato inoltre che

sia opportuno consolidare i rapporti tra la Regione Piemonte e il Gruppo Ferrovie dello Stato in quanto soggetto concorrente al Servizio Nazionale della Protezione Civile, provvedendo al rinnovo della Convenzione;

è sentita l'opportunità di incrementare i positivi rapporti di collaborazione, anche per soddisfare le esigenze connesse all'evoluzione normativa in materia di protezione civile, definendo specifici moduli tematici svilupparli con l'istituzione di appositi gruppi di lavoro;

ai fini della stipula della presente Convenzione, sono stati organizzati una serie di incontri e scambi informativi ed è stato approfondito il percorso tra le parti finalizzato a garantire una maggiore collaborazione nelle diverse attività comuni nelle fasi di previsione, prevenzione dei rischi e gestione dell'emergenza;

da ultimo, in data 26/07/2022, si è riunito il GDL previsto dall'art. 10 della Convenzione del 30.03.2015, per approvare la Convenzione da rinnovare e la Procedura Operativa condivisa tra le parti, che diventa parte integrante come allegato B dello schema di convenzione da approvare con la presente determinazione;

la Regione Piemonte ed il Gruppo Ferrovie dello Stato in relazione alla diffusione dei rischi presenti nella regione attribuiscono il massimo interesse alla realizzazione dell'obiettivo di rafforzare e rendere sempre più moderno, efficiente e diffuso il sistema di protezione civile;

IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- L.R. 23/08;
- L.R. 7/03;

- D.lgs 2 gennaio 2018, n. 1
- L.R.. 7/2001
- D.Lgs 117/2017
- attestata la regolarità amministrativa del presente atto, ai sensi della D.G.R. 1-4046 del 17/10/2016

determina

- di confermare la volontà di consolidare i rapporti tra la Regione Piemonte e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., quale struttura concorrente al Servizio Nazionale della Protezione Civile;

di approvare lo schema di convenzione, unitamente agli allegati A) e B) allo stesso, tra la Regione Piemonte e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A, per la reciproca collaborazione nelle attività di protezione civile, allegati alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale;

di dare atto che dall'approvazione della Convenzione, non derivano direttamente oneri finanziari per l'Amministrazione regionale. Alle eventuali spese derivanti dall'attuazione di talune attività previste in Convenzione, si farà fronte, previa disposizioni della Giunta Regionale, con le risorse che dovessero rendersi disponibili, anche nelle annualità future, compatibilmente con le necessità di bilancio;

di procedere alla sottoscrizione, in modalità digitale dello schema di convenzione, ad avvenuta esecutività del presente atto.

Avverso la presente determinazione è ammesso il ricorso al TAR del Piemonte entro 60 giorni dalla piena conoscenza dell'atto ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni.

La presente determinazione sarà pubblicata sul B.U.R. ai sensi dell'articolo 61 dello Statuto e dell' art. 5 della l.r. 22/2010, nonché ai sensi dell'art. 26, comma 1, del D.lgs 33/2013 sul sito della Regione Piemonte, nella sezione "Amministrazione Trasparente"

Il Funzionario Estensore
Anna COSTANTINI

IL DIRIGENTE (A1821A - Protezione civile)
Firmato digitalmente da Francescantonio De Giglio

Allegato

CONVENZIONE

AI SENSI DELL'art. 4, comma 2,

DEL DECRETO LEGISLATIVO 2 GENNAIO 2018, N. 1

PER LA RECIPROCA COLLABORAZIONE IN MATERIA DI PROTEZIONE CIVILE

TRA

La Protezione Civile della Regione Piemonte, rappresentata dal Dirigente del Settore Protezione Civile della Regione Piemonte, arch. Francescantonio De Giglio,

E

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito indicata anche come Gruppo FS) rappresentata dal Dott. Franco Fiumara, nato a Messina il 7 marzo 1961, codice fiscale FMRFNC61C07F158X, quale Chief Security & Risk Officer di FS Italiane SpA e che interviene nel presente atto ai sensi dell'art.12 della Convenzione del 03 ottobre 2018 tra il Gruppo FS e il Dipartimento della Protezione Civile, anche in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana SpA (di seguito indicata come RFI) di Trenitalia SpA (di seguito indicata come Trenitalia), di Mercitalia Logistics SpA (di seguito indicata come Mercitalia) e di Busitalia Sita Nord Srl (di seguito indicata come Busitalia), in virtù delle procure rilasciate da ciascuna delle predette società, congiuntamente indicate come le "parti"

PREMESSO

- che, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.Lgs 2 gennaio 2018, n. 1, recante "Codice della protezione civile", lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali sono componenti del Servizio nazionale e provvedono all'attuazione delle attività di protezione civile, secondo i rispettivi ordinamenti e competenze;
- che, ai sensi dell'art. 4, comma 2, del medesimo D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, le componenti del Servizio nazionale possono stipulare convenzioni con le strutture operative e i soggetti concorrenti di cui all'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto o con altri soggetti pubblici;
- che, ai sensi del citato art. 13, comma 2 del D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, tra i soggetti concorrenti sono contemplate le aziende, società e altre organizzazioni pubbliche o private che svolgono funzioni utili per le finalità di protezione civile;
- che con Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 aprile 2006, emanata ai sensi dell'art.5, commi 1 e 5, del decreto legge n. 343 del 2001 abrogato dall'art. 48, comma 1, lett. e), D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, sono state fornite indicazioni per il "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”;

- che la citata Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 aprile 2006 - nelle more dell’adozione delle Direttive di cui all’art. 15 del D. Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, continua a trovare applicazione ai sensi del comma 5 dell’art. 15 del medesimo decreto secondo cui *“Fino alla pubblicazione delle direttive adottate ai sensi del presente decreto, o fino ai termini eventualmente in esse indicati, restano in vigore le direttive e gli altri provvedimenti adottati ai sensi della previgente normativa in materia di protezione civile”*;
- che con la Direttiva del 2 maggio 2006, n.1636, il Dipartimento della Protezione Civile ha formulato indicazioni operative specifiche, cui far riferimento in occasione, tra l’altro, di incidenti ferroviari e stradali ed incidenti con presenza di sostanze pericolose;
- che il Gruppo FS è, controllante al 100% delle Società RFI, Trenitalia, Mercitalia e Busitalia;
- che la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 3 dicembre 2008, concernente *“Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze”*, disciplina l’organizzazione e il funzionamento di SISTEMA presso la Sala Situazione Italia del Dipartimento e dispone, all’art.3.3, anche gli interventi che il Gruppo FS e Protezione Civile devono porre in essere nel rispetto delle proprie competenze e procedure in caso di evento di rilievo nazionale;
- che con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 31 ottobre 2000 n. 138/T, è stata concessa alla RFI la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, ed è stato stabilito, all’art.3, l’obbligo per il concessionario di garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, nonché di mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza allineati e comparabili a quelli delle principali reti europee, anche con riferimento ai nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sugli impianti;
- che l’art. 9 del richiamato decreto di concessione sancisce che RFI, per esigenze di difesa nazionale, ordine pubblico e protezione civile, è tenuta a rispettare gli obblighi e prestare i servizi richiesti dalle competenti autorità, con oneri da determinarsi in appositi contratti stipulati tra il Concessionario e l’autorità richiedente;
- che Trenitalia gestisce i servizi di trasporto per ferrovia in virtù della licenza n. 1 di cui al provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 19 del 28/03/2019, nonché del Certificato di Sicurezza Unico n. EU1020200006 rilasciato ai sensi del D.lgs. n. 50 del 14 maggio 2019 dall’Agenzia per l’Unione Europea per le Ferrovie il 7 febbraio 2020 con validità fino al 06 febbraio 2025;
- che Mercitalia, tramite le società operative da essa a loro volta controllate (costituenti il *“Polo Mercitalia”*) gestisce la logistica e il trasporto merci;
- che Busitalia si occupa prevalentemente di trasporto persone con autobus, oltre ad altre

modalità di trasporto;

- che il Gruppo FS, ai sensi dell'art. 5 comma 1 del DPCM del 27 maggio 2019 “Modifiche alla costituzione ed al funzionamento del Comitato operativo della protezione civile”, partecipa, previo invito, alle riunioni del Comitato Operativo della Protezione Civile, fornendo il proprio contributo nella direzione unitaria e nel coordinamento dell'attività di emergenza;
- che la gestione delle emergenze nel settore dei trasporti ferroviari, per la sua articolazione e dislocazione sul territorio, è caratterizzata da un ingente impegno di risorse, da una utilizzazione massiccia di mezzi e da una presenza molteplice di enti ed istituzioni che operano ed intervengono, anche contemporaneamente, per rimuovere gli inconvenienti causati dall'emergenza, alleviare le situazioni di disagio ai viaggiatori e consentire il ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario;
- che al fine di condividere gli aspetti di particolare importanza e relativi allo specifico contesto territoriale e istituzionale campano, anche con riferimento alla definizione degli interventi e della struttura organizzativa necessaria per fronteggiare gli eventi calamitosi, in data 3 luglio 2009 è stato sottoscritto tra le parti un Protocollo d'intesa di durata quadriennale, seguito da una Convenzione stipulata in data 30 marzo 2015, anch'essa di durata quadriennale, per la reciproca collaborazione in materia di protezione civile;
- che ai fini del rinnovo della presente Convenzione, sono stati organizzati una serie di incontri e scambi informativi ed è stato approfondito il percorso tra le parti finalizzato a garantire una maggiore collaborazione nelle diverse attività comuni nelle fasi di previsione, prevenzione dei rischi e gestione dell'emergenza (D.Lgs.1/2018 art.2), anche attraverso esercitazioni operative;
- che in Regione Piemonte è in vigore la Legge Regionale 14 Aprile 2003, n. 7;
- che, ai sensi del vigente ordinamento amministrativo della Regione Piemonte, le competenze in materia di Protezione civile afferiscono alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica:
 - Settore Protezione Civile cui compete la gestione, tra l'altro, della Sala Operativa di Protezione Civile, preposta alla gestione delle emergenze, anche attraverso il coordinamento regionale delle strutture regionali che concorrono nei relativi interventi e attività, per quanto di competenza;
 - Settore Protezione Civile cui competono, tra l'altro, le attività relative agli indirizzi per alla pianificazione provinciale e comunale di protezione civile e relativo archivio aggiornato, alla formazione attraverso, la scuola regionale di protezione civile, nonchè alla predisposizione di indirizzi in materia di informazione alla popolazione;

CONSIDERATO

- che in data 03 ottobre 2018 è stata rinnovata la Convenzione tra il Capo del Dipartimento della Protezione Civile presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e l'Amministratore Delegato di FS, che fornisce le indicazioni per la corretta gestione dell'emergenza in ambito ferroviario;
- che l'art. 12 di tale Convenzione stabilisce che la stessa è quadro di riferimento per eventuali ulteriori accordi in ambito regionale;

DATO ATTO

- che lo schema del presente atto, redatto in conformità e analogia a quello nazionale di riferimento, sopra citato, stipulato in data 03 ottobre 2018, è stato approvato con Determinazione **Dirigenziale n. ____ del _____**;
- che le premesse del presente atto hanno valore pattizio;
- che gli allegati A) e B) formano parte integrante e sostanziale della presente Convenzione;
- si conviene quanto segue:

ARTICOLO 1 SVILUPPO DELLA COLLABORAZIONE

La Regione, rappresentata dalla Protezione Civile Regionale e il Gruppo FS, con la presente Convenzione, assicurano un ulteriore sviluppo ai reciproci rapporti istituzionali di collaborazione, al fine di conseguire la massima efficienza ed efficacia operativa nell'ambito dei contesti emergenziali, della previsione, prevenzione e gestione dei rischi naturali e antropici, che possano risultare pregiudizievoli per la circolazione ferroviaria, ovvero contesti emergenziali che, seppur non riguardanti la circolazione ferroviaria, possano comunque richiedere l'impiego delle risorse del Gruppo FS, perseguendo finalità di tutela degli interessi fondamentali della collettività.

A tal fine sono state individuate le aree di comune interesse che vengono di seguito elencate:

- A) Emergenze ferroviarie per le quali può essere richiesta la collaborazione/intervento del Sistema regionale di Protezione Civile:
- Criticità/emergenze ferroviarie per cause tecniche;
 - Criticità/emergenze ferroviarie per cause di forza maggiore, cause naturali e antropiche;
 - Incidenti ferroviari (disciplinato dalla Direttiva del Capo del Dipartimento della Protezione Civile del 2.5.2006, con la quale sono state fornite indicazioni operative specifiche cui far riferimento in occasione, tra l'altro, di incidenti ferroviari).
- B) Emergenze/eventi che possono richiedere l'impiego delle risorse appartenenti al Gruppo FS:
- Emergenze non ferroviarie, di origine naturale o antropica;
 - Emergenze nazionali di altra natura;
 - Spostamento di un elevato numero di persone;
 - Eventi a rilevante impatto locale-manifestazioni pubbliche.

- C) Attività di previsione e prevenzione non strutturale dei rischi naturali e antropici:
- Sistemi di previsione di eventi meteo avversi e allertamento a fini di protezione civile in ambito ferroviario;
 - Esercitazioni, comprese quelle che si svolgono in ambito ferroviario;
 - Redazione di piani di emergenza e di Protezione Civile;
 - Informazioni ai viaggiatori (compreso l'utilizzo dei social network) e alla stampa;
 - Formazione;
 - Campagne informative.

ARTICOLO 2

CONTRIBUTO DELLE PARTI

Nell'ottica di una proficua collaborazione e di un miglior coordinamento nelle fasi di previsione, prevenzione e gestione dell'emergenza, le parti si rendono reciprocamente disponibili a concordare ogni iniziativa utile a tale scopo. In particolare:

A) **Il Gruppo FS per il tramite delle sue società operative:**

1. assicura, con riferimento agli eventi di cui al precedente art.1 e qualora se ne ravvisi congiuntamente fra le parti la necessità, la presenza di propri qualificati funzionari presso la Sala Operativa regionale di Protezione Civile, nonché la presenza di propri rappresentanti nei Centri Operativi di Protezione Civile eventualmente attivati a livello territoriale;
2. assicura le informazioni specifiche riguardanti il sistema infrastrutturale, al fine della valutazione del rischio e per la predisposizione di scenari per l'emergenza;
3. fornisce alla Regione, previo accordo in relazione alla disponibilità, il MASS (*Movable Advanced Security System*) e le riprese dei droni;
4. a supporto delle iniziative della protezione civile regionale, quali ad esempio la realizzazione di campi base o l'allestimento di sedi logistiche provvisorie, mette a disposizione, ove possibile, spazi di competenza quali aree adiacenti le stazioni, impianti, scali ferroviari per la sosta dei mezzi (l'elenco è da considerarsi esemplificativo e non esaustivo);
5. concede ospitalità in comodato gratuito presso il sedime ferroviario alle tecnologie di telecomunicazione della Regione, previa richiesta e verifica del progetto e della compatibilità tecnica con il servizio ferroviario;
6. assicura uomini e mezzi per fronteggiare situazioni di criticità/emergenze, dietro richiesta delle autorità di Protezione Civile competenti per territorio e tenuto conto delle proprie disponibilità;
7. collabora con la Regione, in coordinamento con RFI, Trenitalia, Mercitalia e Busitalia, per la stesura della pianificazione di Protezione Civile di interesse nazionale e regionale, e

- collabora altresì, sempre in coordinamento con RFI, Trenitalia, Mercitalia e Busitalia, con le componenti e le strutture operative del Servizio Nazionale della Protezione Civile per la stesura dei piani di Protezione Civile locali;
8. predispone, in collaborazione con la Regione e le strutture territoriali di Protezione Civile, attività esercitative finalizzate alla stesura/verifica dei piani di Protezione Civile, anche sulla base delle disposizioni impartite dal Decreto Ministeriale del 28/10/2005 concernente la “Sicurezza nelle gallerie”;
 9. garantisce l’assistenza dei propri clienti, nei limiti delle possibilità e disponibilità della propria organizzazione, con riferimento alle emergenze di cui al precedente art. 1, anche in collaborazione con le strutture operative del Servizio Nazionale della Protezione Civile intervenute sul luogo dell’evento;
 10. assicura, con riferimento agli eventi di cui al precedente art.1, previa sottoscrizione di specifici accordi con la Regione per la definizione di costi e condizioni, il trasporto dei Volontari delle organizzazioni regolarmente riconosciute e del personale della Protezione Civile, tenuto conto delle proprie disponibilità;
 11. assicura, con riferimento agli eventi di cui al precedente art.1, previa sottoscrizione di specifici accordi con la Regione per la definizione di costi e condizioni, il materiale rotabile ritenuto necessario per garantire il trasferimento di un gran numero di persone, merci mezzi e attrezzature;
 12. assicura con riferimento agli eventi di cui al precedente art.1, assistenza alla popolazione coinvolta, mettendo a disposizione della Regione vetture letto/cuccette, autobus, nei limiti delle proprie disponibilità con oneri da imputarsi come stabilito al successivo art.9;
 13. fornisce supporto per la diffusione delle campagne informative promosse da DPC e dalla Regione Piemonte con i mezzi di diffusione del Gruppo FS;
 14. in caso di emergenze per cui Regione abbia responsabilità ai sensi del D.Lgs. 1/2018, può fornire eventuale supporto nelle verifiche di agibilità con personale tecnico qualificato, previa formazione specifica a cura delle competenti istituzioni di protezione civile;
 15. verifica la possibilità e le condizioni, in coordinamento con RFI per gli spazi di proprietà di quest’ultima, per eventuali utilizzi di spazi e assets in comodato d’uso gratuito alle associazioni di volontariato di protezione civile regolarmente riconosciute nell’elenco territoriale della Protezione Civile;
 16. fornisce alla Regione l’accesso, previo accordo in relazione alla disponibilità, ai prodotti operativi realizzati per la previsione e prevenzione dei rischi che interessano l’infrastruttura ferroviaria;

B) La Regione:

1. concorda con FS specifici modelli d'intervento per la gestione delle emergenze, al fine di ottimizzare l'efficacia degli interventi che interessano l'ambito ferroviario;
2. assicura a FS la messa a disposizione delle informazioni in proprio possesso riguardanti i piani di Protezione Civile redatti a livello territoriale e le indicazioni in essi contenute con particolare riferimento a quelle necessarie in occasione di criticità che vedono coinvolti gli impianti e/o il traffico ferroviario;
3. rende disponibili a FS, anche per il tramite del Centro Funzionale Regionale c/o Arpa Piemonte, i prodotti del sistema di allertamento regionale ai fini di Protezione Civile ed ogni notizia utile che possa costituire, con l'evoluzione nel tempo, criticità per il regolare svolgimento del servizio del trasporto ferroviario;
4. rende disponibili dati e informazioni relativi ad eventi emergenziali (idraulico, idrogeologico, sismico, incendi, ecc.) che dovessero verificarsi in ambito regionale;
5. sottoscrive specifici accordi con Trenitalia per la definizione di costi e condizioni per l'impiego di risorse finalizzate al trasporto del personale regionale e dei Volontari da e per le aree disastrose da eventi calamitosi e per il trasporto su treno anche al verificarsi di gravi impedimenti che pregiudichino il regolare utilizzo della viabilità stradale;
6. sottoscrive, se del caso, con Trenitalia appositi accordi per la definizione di costi e condizioni di trasporto, nei limiti delle disponibilità, per la messa a disposizione di materiale rotabile ritenuto necessario in caso di calamità, nonché di quello atto a garantire il trasferimento di un gran numero di persone in caso di emergenza;
7. assicura, laddove non sufficienti le risorse di FS, e previa necessaria verifica congiunta, anche di eventuali rimborsi e delle condizioni operative, l'attivazione delle Organizzazioni di Volontariato presenti sul territorio regionale, per una collaborazione con FS, in occasione di criticità riguardanti l'infrastruttura ferroviaria, nonché il trasporto ferroviario di passeggeri;
8. supporta, con le proprie risorse nei limiti delle disponibilità, FS nelle attività di coordinamento operativo svolte dallo stesso in occasione di situazioni emergenziali che interessano l'ambito ferroviario;
9. mette a disposizione di FS, presso la Sala Operativa regionale di Protezione Civile, una o più postazioni per la gestione delle emergenze;
10. rende disponibili a FS, in funzione dell'emergenza venutasi a creare, informazioni ed immagini raccolte dai propri sistemi, anche cartografici e di Web GIS, che possano essere di supporto alla gestione delle emergenze;

11. fornisce e aggiorna i riferimenti (telefono, fax, posta elettronica) della Sala Operativa regionale di Protezione Civile, allo scopo di rendere quanto più tempestiva possibile l'azione di collegamento tra le strutture che operano a livello territoriale;
12. mette a disposizione, se del caso, l'Elenco Territoriale delle organizzazioni di Protezione Civile riconosciute ed operative sul territorio, nonché di quelle in regime di convenzione con la Regione Piemonte;
13. concorda con FS l'attuazione delle più opportune attività preventive in tema di antincendi boschivi, anche alla luce di quanto indicato nella normativa regionale (L.r. 15/2018, art. 11).

ARTICOLO 3

PROCEDURE PER LO SCAMBIO DI INFORMAZIONI E PER INTERVENTI IN CASO DI EMERGENZE ED ATTIVITÀ DI CUI ALL'ARTICOLO 1

3.1 Ruoli e compiti

Le parti si danno reciprocamente atto che la Regione opera a livello regionale e svolge sia un ruolo di indirizzo e coordinamento tecnico – logistico che operativo nella gestione del volontariato di protezione civile, in accordo e sinergia con le Prefetture di giurisdizione.

Con particolare riguardo alle attività di previsione e gestione dell'emergenza, le parti svolgono i ruoli e compiti schematicamente descritti nella seguente Tabella I

Tabella I

FS a livello territoriale	La Regione:
<ul style="list-style-type: none"> • Gestisce emergenze ferroviarie. • Fornisce gli elementi informativi ai fini dell'intervento da parte del sistema di Protezione Civile per emergenze ferroviarie al fine di un loro eventuale intervento, in collegamento con la struttura Centrale di FS. • Informa il livello centrale sull'andamento della gestione dell'emergenza. 	<ul style="list-style-type: none"> • Si raccorda con il Centro Funzionale Regionale c/o Arpa Piemonte, il quale gestisce le attività di previsione, monitoraggio e sorveglianza dei rischi naturali, nonché il supporto tecnico-scientifico in caso di emergenza, tramite il Centro Funzionale. • Mantiene costanti contatti informativi con i soggetti istituzionali e, ove possibile, con i principali soggetti coinvolti nella gestione di un'emergenza, compreso FS e, in generale, i gestori di Infrastrutture Critiche. • In caso di evento attiva, secondo le proprie procedure interne, la Sala Operativa Regionale

	<p>(S.O.R.) per il supporto alle Autorità di Protezione Civile in termini di risorse umane e strumentali da impiegare in sussidiarietà, nonché, se necessario, attiva in tutto o in parte l'Unità di Crisi regionale, per la definizione delle più generali strategie di intervento.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redige periodicamente report informativi sulla situazione in corso, che possono essere diffusi anche all'esterno tramite opportuni canali informativi. • Mantiene i contatti informativi a seguito di eventi sismici significativi di magnitudo superiore a 4.0. • Garantisce il supporto alle attività di coordinamento operativo svolte da FS in occasione delle emergenze di carattere ferroviario.
--	---

3.2 Trasmissione delle informazioni fra Sale Operative

Le parti concordano la necessità di mantenere un costante flusso di informazioni tra le Sale Operative di RFI di livello territoriale e la Sala Operativa Regionale di Protezione Civile, in particolar modo nel caso di evento emergenziale sulla rete ferroviaria o che coinvolga anche la rete ferroviaria secondo la scheda All. A).

3.3 Codici per informazione, allertamento ed intervento

Al verificarsi delle criticità/emergenze ferroviarie di cui all'art.1 lettera A) e B), le comunicazioni relative alle fasi di informazione, allertamento ed intervento fra le rispettive Sale Operative vengono scambiate utilizzando i codici riportati nella seguente Tabella II:

Tabella II

GRUPPO FS		SISTEMA PROTEZIONE CIVILE
Codice Verde	Informazione	Monitoraggio
Codice Giallo	Allerta	Predisposizione
Codice Rosso	Necessità d'intervento	Intervento

I codici suddetti vengono adottati per le sole comunicazioni interne fra il Gruppo FS e la Regione.

Gli incidenti ferroviari sono disciplinati dalla Direttiva del Capo del Dipartimento della Protezione

Civile del 2 maggio 2006, pubblicata nella G.U.R.I. n. 101 del 3.5.2006, con la quale sono state fornite indicazioni operative specifiche cui far riferimento in occasione, tra l'altro, di incidenti ferroviari.

Resta ferma la competenza delle strutture di Protezione Civile riguardo alla decisione circa la predisposizione ed effettuazione degli interventi sulla base delle informazioni in loro possesso.

ARTICOLO 4

EVENTI STRAORDINARI CHE PREVEDONO LO SPOSTAMENTO DI UN CONSIDEREVOLE NUMERO DI PERSONE

In occasione di eventi straordinari che prevedono lo spostamento di un considerevole numero di persone, il Gruppo FS assicura la disponibilità, in termini di risorse tecniche ed umane, a collaborare alla pianificazione ed organizzazione del trasporto con materiale rotabile e autobus delle persone coinvolte. Per l'accoglienza e l'assistenza alla popolazione interessata il Gruppo FS potrà avvalersi dell'ausilio del volontariato di Protezione Civile, di cui al successivo articolo 7, opportunamente attivato dalla Regione Piemonte.

ARTICOLO 5

FORMAZIONE

La Regione ed il Gruppo FS potranno svolgere congiuntamente attività di informazione, formazione e addestramento sulle tematiche prevenzione, pianificazione e gestione delle emergenze conseguenti ai rischi naturali ed antropici.

Con l'obiettivo di promuovere e sostenere le attività congiunte di formazione e di esercitazione, la Regione e il Gruppo FS potranno svolgere congiuntamente specifici percorsi formativi e di aggiornamento destinati al personale del Gruppo FS, al personale della Regione e ai volontari appartenenti alle organizzazioni di volontariato iscritte all'Elenco territoriale regionale che intervengono nella gestione delle crisi e delle emergenze, al fine di migliorare la reciproca conoscenza dei propri ambiti di responsabilità e di azione, di garantire un'efficace comunicazione negli scenari di riferimento e sviluppare una capacità di risposta sinergica e di fornire le conoscenze tecniche e relazionali di base per operare in sicurezza in ambito ferroviario.

Le parti assicurano reciprocamente lo scambio di informazioni sulle iniziative di formazione svolte autonomamente sulle tematiche di interesse comune.

I programmi formativi potranno coinvolgere, a seguito di specifici accordi, anche il personale delle diverse componenti del Sistema della Protezione Civile nell'ottica di integrare le competenze tecniche già presenti, rendendo omogeneo l'approccio alle problematiche di Protezione Civile, concorrendo alla diffusione ed applicazione di un metodo comune.

ARTICOLO 6

ORGANIZZAZIONE AI FINI DELL' ASSISTENZA IN OCCASIONE DI EMERGENZE FERROVIARIE

Gli interventi in area ferroviaria da parte del personale e/o dei volontari di Protezione Civile, opportunamente formati sui rischi connessi ed adeguatamente equipaggiati e dotati del materiale necessario per svolgere l'intervento, devono essere coordinati, dal personale ferroviario preposto o dal Direttore Tecnico del Soccorso dei VV.F., qualora intervenuti, ed avvenire, per quanto possibile, nelle località di servizio (stazioni, fermate, bivi, posti di comunicazione, ecc.).

L'assistenza ai passeggeri, l'impiego dei generi di prima necessità ed il servizio di trasporto sostitutivo, sono così definiti:

- a) in caso di emergenza dovuta a problemi all'infrastruttura o al sistema ferroviario, l'assistenza ai passeggeri ferroviari, che necessitano di generi di prima necessità e/o del servizio sostitutivo è svolta da FS, anche mediante:
 1. impiego di proprio personale e propri mezzi
 2. apertura straordinaria degli ambienti (sale e wc) delle stazioni ferroviarie di linea e dei punti ristoro
 3. quant'altro necessario per gestire l'emergenza.

Le operazioni di assistenza possono prevedere, su specifica richiesta di FS e previa verifica congiunta, con la Regione, anche l'intervento del sistema di Protezione Civile; il coordinamento delle attività, in ambito ferroviario, è garantito dal personale di FS;

- b) in caso di emergenza dovuta a causa di forza maggiore (calamità naturale ecc.), la Regione, attraverso le informazioni ricevute con la scheda allegato (A), può valutare di concerto con FS l'intervento congiunto di personale FS e di personale/volontari di Protezione Civile per specifiche esigenze di supporto (messa a disposizione e distribuzione generi di prima necessità, presidio nelle stazioni ed attività informativa ai viaggiatori e alla popolazione interessata dall'evento, ecc.). Il coordinamento, nel rispetto dei ruoli istituzionali preposti a tale funzione, sarà garantito dal personale ferroviario presente sul posto, con il fine di contribuire a prevenire situazioni di grave disagio ai viaggiatori.

In considerazione delle diverse tipologie di rischio che potranno interessare l'ambito ferroviario, le parti concordano di definire, tramite il gruppo di lavoro, specifici modelli d'intervento da utilizzare al verificarsi di simili circostanze.

ARTICOLO 7 VOLONTARIATO

Gli interventi in area ferroviaria da parte dei volontari di Protezione Civile, opportunamente formati sui rischi connessi ed adeguatamente equipaggiati e dotati del materiale necessario per svolgere

l'intervento, devono essere coordinati, dal personale del Gruppo FS preposto o dal Direttore Tecnico del Soccorso dei VV.F., qualora intervenuti, ed avvenire, per quanto possibile, nelle pertinenze ferroviarie (es. stazioni, fermate) e stradali.

Per quanto concerne l'impiego del volontariato di Protezione Civile, e gli eventuali costi di rimborso cui agli articoli 39 e 40 del D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, si rimanda a quanto previsto dalla normativa nazionale e regionale in materia, ferma restando la necessità di verifica congiunta con la Regione circa l'utilizzo di risorse del sistema regionale di Protezione Civile.

Resta fermo che le attività di soccorso sanitario urgente sono competenza del Servizio sanitario Emergenza Urgenza "118" competente per territorio, nonché ove necessario della maxiemergenza.

Gruppo FS si rende disponibile a stoccare generi di conforto presso le Organizzazioni di Volontariato di Protezione Civile che insistono lungo la rete ferroviaria, anche presso locali ferroviari concessi in comodato d'uso gratuito alle stesse Organizzazioni, come indicato all'art. 2 lettera A) punto 15 della presente Convenzione.

ARTICOLO 8

ATTIVITÀ ADDESTRATIVA/ESERCITATIVA

Il Gruppo FS può partecipare alle esercitazioni di Protezione Civile promosse dalla Regione, e viceversa, al fine di verificare, migliorare ed adottare le procedure di intervento in caso di emergenza e può suggerire la partecipazione di altre Imprese Ferroviarie e altre Società o Enti.

ARTICOLO 9

RIMBORSI SPESE

Nel caso in cui venga richiesto dalla Regione il concorso del Gruppo FS, come soggetto concorrente del sistema di Protezione Civile, per fronteggiare eventi emergenziali di cui all'art. 7, comma 1, lettere a) e b) del D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1, mediante l'utilizzo di mezzi e risorse finalizzati al soccorso e all'assistenza alle popolazioni coinvolte, le spese sostenute dal Gruppo FS, saranno rimborsate dalla Regione, previa autorizzazione della Regione stessa dietro presentazione da parte del Gruppo FS di dettagliata documentazione e rendicontazione e tramite specifici atti di autorizzazione alla spesa.

A titolo esemplificativo e non esaustivo si riportano le fattispecie potenzialmente rimborsabili:

Costo del Personale TI/RFI/FS/ Mercitalia/Busitalia
Pedaggio e carburante auto di servizio
Gasolio per Trazione
Alberghi/Pernottamenti Personale Gruppo FS e Passeggeri
Generi di conforto

Coperte
Pulizia Vetture/loco
Manutenzione vetture/ loco
Materiali di fornitura FS richiesti ad hoc (es. effetti letterecchi es.)
Interventi e servizi di ditte appaltatrici esterne
Utilizzo di mezzi Gruppo FS (Carrelli, Caricatori, auto, mezzi d'opera etc..)
Utilizzo di materiali già nella disponibilità dei magazzini RFI

In considerazione delle finalità del presente accordo e nell'interesse della collettività, dagli interventi di del Gruppo FS non saranno conteggiati i costi sostenuti relativi a: noleggio, mancati introiti/fermi treno, autobus, servizio taxi, utilizzo di aree, binari e locali del Gruppo FS.

ARTICOLO 10

SOCCORSO SANITARIO

Il soccorso sanitario sarà garantito dalle Strutture dell'emergenza sanitaria regionale e dalle sue declinazioni territoriali, nel rispetto della normativa e dei protocolli di intervento, nazionali e regionali, vigenti.

ARTICOLO 11

COMUNICAZIONE – INFORMAZIONE

La Regione e il Gruppo FS concordano sulla necessità di coordinare i processi di comunicazione su:

- 1) eventi rilevanti di circolazione ferroviaria o incidente di esercizio che possono arrecare disagio prolungato ai viaggiatori, o ad altre persone e/o conseguente necessità di intervento del Servizio Nazionale della Protezione Civile;
- 2) contesti emergenziali e di gestione dei rischi naturali e antropici, che possano risultare pregiudizievoli per la circolazione ferroviaria;
- 3) attività di previsione e prevenzione dei rischi.

Il Gruppo FS e la Regione condivideranno le informazioni al fine di assicurare il coordinamento nella comunicazione istituzionale e mediatica tra le due strutture e di dare tempestive e puntuali informazioni ai cittadini e di scongiurare la diffusione di notizie contraddittorie o errate che possano generare confusione e/o allarme ingiustificato.

ARTICOLO 12

GRUPPO DI LAVORO CONGIUNTO

La Regione e il Gruppo FS concordano di costituire un Gruppo di Lavoro congiunto, che opererà a titolo gratuito, con il compito di:

- definire lo scambio informativo di dati strutturati per l'analisi dei rischi di origine naturale o

antropica;

- aggiornare i modelli e le procedure di intervento, come da allegato B, in relazione ai diversi rischi individuati con le attribuzioni procedurali operative per l'assistenza agli utenti e/o alla popolazione;
- supportare e definire i piani e le attività formative ed esercitative, e più in generale le attività di prevenzione e mitigazione dei rischi;
- apportare eventuali modifiche, analizzare e realizzare quanto altro congiuntamente ritenuto utile per gli scopi della presente Convenzione.

A tal fine, entro 30 giorni dalla stipula della Convenzione, le Parti nominano coloro che, in numero massimo di tre per ciascuna parte, costituiranno il gruppo di lavoro.

È fatta salva la facoltà delle parti di allargare la partecipazione ad ulteriori membri in relazione alle tematiche da trattare all'ordine del giorno.

ARTICOLO 13

DIVULGAZIONE

FS e Regione si impegnano a illustrare finalità e contenuti della presente convenzione anche ad altri Enti (Prefetture, Province e Comuni), in un'ottica di ottimizzazione dei flussi informativi e della redazione di opportuni protocolli informativi/operativi.

La Regione - congiuntamente a FS - avrà cura di convocare gli Enti territoriali interessati (Prefetture, Province, Comuni) per la presentazione degli obiettivi dell'accordo.

ARTICOLO 14

EFFICACIA E DURATA

La presente Convenzione avrà durata di 5 (cinque) anni decorrenti dalla data della sua sottoscrizione. Le parti, tramite i referenti delegati ai sensi dell'art. 12, procederanno annualmente alla verifica congiunta dei risultati ottenuti e all'individuazione degli obiettivi da conseguire nell'anno successivo, nonché alla valutazione di eventuali richieste di adesione alla Convenzione da parte delle altre società del Gruppo FS, da sottoporre ai firmatari della Convenzione.

Le parti potranno in pieno accordo decidere di modificare, esclusivamente in forma scritta e con le medesime modalità attuate per l'approvazione, in qualunque momento e per tutta la durata i contenuti della presente Convenzione. Inoltre, ciascuna delle parti avrà facoltà di recedere, in ogni tempo, dalla presente Convenzione, dando preavviso di 3 mesi.

Per ogni aspetto relativo all'interpretazione e all'esecuzione della presente Convenzione i rapporti saranno tenuti dal Dirigente del Settore Protezione Civile della Regione Piemonte e Chief Security &

Risk Officer di FS Italiane SpA

ARTICOLO 15

TRATTAMENTO DATI PERSONALI

Le Parti si impegnano ad effettuare il trattamento dei dati personali, raccolti in virtù della presente Convenzione, conformemente a quanto prescritto ai sensi del Regolamento (UE) 2016/679 e del D. Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 e s.m. ed esclusivamente per le finalità di cui alla Convenzione stessa. Ciascuna delle parti è titolare autonoma per i trattamenti di rispettiva competenza.

ART 16

CONTROVERSIE

Le parti convengono che per ogni controversia che possa verificarsi in ordine all'adempimento della presente Convenzione, è da adire, in via esclusiva e ai sensi dell'art. 29 del c.p.c. il Foro di Torino e si danno reciprocamente atto che, in relazione al presente articolo, la firma della Convenzione apposta in calce equivale alla duplice sottoscrizione ai sensi dell'art. 1341 c.c.

ART 17

SPESE DI REGISTRAZIONE

Il presente atto, redatto in due copie originali, è soggetto ad imposta di bollo a carico di FS, ai sensi dell'art.39 L.R. n.8 del 23 gennaio 1984 e a registrazione in caso d'uso, ai sensi del DPR n.131 del 26 Aprile 1986, con oneri a carico del richiedente.

Luogo e data della firma

Regione

Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Allegato A) Modulo per la comunicazione di eventi critici/anormalità



AVVISO ANORMALITA'

SCHEDA N°

Da: Coordinatore Movimento RFI di

Data/...../..... **Ore** .

A:

Sala Operativa Protezione Civile di

Fax n° **Ore**

1° Avviso Telefonico ore

<p>CODICE PRIMA SCHEDA: <input type="checkbox"/> Verde (Informazione evento) - <input type="checkbox"/> Giallo (Allerta per possibile intervento) - <input type="checkbox"/> Rosso (Richiesta di intervento)</p> <p>Nome e Cognome Firma DCCM</p> <p>Descrizione evento.....</p>	
<p>Località /Tratta FS</p> <p>(località ferroviaria ove si è verificato l'evento – indicazione eventuale riferimento geografico/stradale non ferroviario/gps)</p>	
<p>TIPO di EVENTO:</p> <p><input type="checkbox"/> Scontro tra treni <input type="checkbox"/> Urto con ostacoli</p> <p><input type="checkbox"/> Deragliamento <input type="checkbox"/> Investimento (Persone/Animali)</p> <p><input type="checkbox"/> Blocco circolazione con assenza tensione</p> <p><input type="checkbox"/> Singolo treno guasto fermo in linea</p> <p><input type="checkbox"/> Neve <input type="checkbox"/> Allagamento <input type="checkbox"/> Frana</p> <p><input type="checkbox"/> Incendio <input type="checkbox"/> Terremoto</p> <p><input type="checkbox"/> Emergenza sanitaria con necessità quarantena</p>	<p>CONSEGUENZE:</p> <p><input type="checkbox"/> Danni a persone</p> <p><input type="checkbox"/> Disagi a persone (condizioni climatiche avverse)</p> <p><input type="checkbox"/> Disagi a persone (necessità di generi alimentari / acqua)</p> <p><input type="checkbox"/> Necessità di evacuazione (Treni)</p> <p><input type="checkbox"/> Necessità di evacuazione (Stazioni o altri edifici)</p> <p><input type="checkbox"/> Trasbordo viaggiatori su altro treno</p> <p><input type="checkbox"/> Altro</p>
<p>Ubicazione ferroviaria dell'evento:</p> <p><input type="checkbox"/> Passaggio a livello Km</p> <p><input type="checkbox"/> Galleria (nome)..... , ingressi ferroviari Km e</p> <p><input type="checkbox"/> Viadotto (nome)..... , estremi ferroviari Km e</p> <p><input type="checkbox"/> Stazione/Fermata</p>	<p>Numero e tipo di treni coinvolti: Stima persone / viaggiatori coinvolti Stima feriti deceduti</p> <p>Persone a Ridotta Mobilità</p> <p>Altro</p>
<p>PRESENZA DI MERCI PERICOLOSE. Fuoriuscita sostanze: SI <input type="checkbox"/> - NO <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> Senza ricadute su persone - <input type="checkbox"/> Con ricadute su personale/viaggiatori –</p> <p><input type="checkbox"/> Con coinvolgimento di popolazione residente in prossimità della sede ferroviaria</p> <p>Codici Pericolo/ONU: 1)/..... - 2)/..... - 3)/..... - 4)/.....</p>	
<p>In casi di intervento della Protezione Civile</p> <p>Possibile accesso alla sede</p> <p>(indicare possibile accesso da strada all'infrastruttura ferroviaria)</p> <p>Nominativo Accompagnatore FS – – Tel.Cel-.....</p> <p>Punto di incontro.....</p>	
<p>Altre Strutture /Enti allertati:</p> <p>UTG <input type="checkbox"/> - VVFF <input type="checkbox"/> - 118 <input type="checkbox"/> - Pol.Fer. <input type="checkbox"/> - altre FFO <input type="checkbox"/> - Vigili Urbani <input type="checkbox"/> - Altro <input type="checkbox"/></p>	
<p>AGGIORNAMENTO con Variazione CODICE prima scheda: Data/...../..... Ore</p> <p>Nuovo Codice:</p> <p><input type="checkbox"/> Verde (Informazione evento) - <input type="checkbox"/> Giallo (Allerta per possibile intervento) - <input type="checkbox"/> Rosso (Richiesta di intervento)</p> <p>Nome e Cognome Firma DCCM</p>	
<p>CHIUSURA EVENTO: data/...../..... Ore</p> <p>Nome e Cognome Firma DCCM</p>	

ALL. B PROCEDURA OPERATIVA PER LA COLLABORAZIONE IN CASO DI EMERGENZA/CRITICITÀ IN AREA FERROVIARIA DA PARTE DEL PERSONALE DI PROTEZIONE CIVILE

CONVENZIONE GRUPPO FS – PROTEZIONE CIVILE REGIONE PIEMONTE



Rev.	Data	Redatto	Verificato	Approvato
0	17 Gennaio 2022	S&R PA RPCA	RFI DPA TI DPA	Resp. S&R PA RPCA
1	26 Luglio 2022	S&R PA RPCA RFI DPA Piemonte TI DPA Piemonte	RFI DOI Ancona -Sicurezza RFI DOI Trasporti Eccezionali e Gestione Emergenze Protezione Civile della Regione Piemonte	Protezione Civile della Regione Piemonte S&R PA RPCA RFI DPA Torino TI DPA Torino

Indice

PREMESSA	3
GLOSSARIO	4
1 CAMPO DI APPLICAZIONE.....	5
2 FIGURE DI RFI PREPOSTE ALLA GESTIONE DELL'EMERGENZA.....	6
3 FLUSSI DI COMUNICAZIONE.....	10
4 IL RUOLO DI PROTEZIONE AZIENDALE.....	11
5 SCENARI DI ANORMALITA' RILEVANTE E MODALITA' DI INTERVENTO.....	12
5.1 Assistenza in caso di trasbordo dei viaggiatori di un treno fermo in linea in condizioni di forte disagio.....	14
5.2 Gestione flussi viaggiatori.....	15
5.3 Impatto sull'infrastruttura per condizioni meteo avverse o cause tecniche.....	16
5.4 Assistenza ai viaggiatori in stazione.....	16
5.5 Supporto nell'assistenza alla popolazione/viaggiatori coinvolti dall'emergenza presso le strutture individuate dalla Protezione Civile.....	16
6 RISORSE E MEZZI PER L'ASSISTENZA AI VIAGGIATORI.....	16
6.1 Generi di conforto.....	16
6.2 Altre attrezzature logistiche.....	17
7 FORMAZIONE ED ESERCITAZIONI DI PROTEZIONE CIVILE.....	17
8 ACCESSO AL SEDIME FERROVIARIO.....	18
9 PROCEDURE DI INTERVENTO.....	20
10 RISCHI DELL'AMBIENTE FERROVIARIO.....	23
11 MODALITÀ DI ACCESSO AI TRENI.....	27
12 RISCHI RELATIVI ALL'ACCESSO AI TRENI.....	27
Allegato A - Scheda avviso anormalità.....	29
Allegato B - Infrastruttura Ferroviaria in Piemonte.....	30
Allegato C - Tipologia di linee in essere sul territorio della Regione Piemonte.....	31
Allegato D - Tipologie di Materiale Rotabile.....	35
Allegato E - Segmentazione delle Associazioni di volontariato lungo la Rete Ferroviaria Regione Piemonte.....	38
Allegato F - Fac-simile file excel Banca Dati Segmentazione Associazioni volontariato PC-Linee RFI.....	39

PREMESSA

Il sistema ferroviario rappresenta un asset fondamentale del Sistema Paese sia per quanto riguarda l'assicurazione del diritto alla mobilità dei cittadini sia per gli impatti che l'infrastruttura ferroviaria ha sul territorio.

Il cittadino/viaggiatore che ha stipulato il contratto di trasporto con l'Impresa Ferroviaria (Trenitalia, Trenord, etc.), in caso di criticità (treno fermo in linea) deve essere assistito in sinergia con tutte le strutture demandate al soccorso, con il sistema della Protezione Civile e con il Gruppo FS.

Fatta questa premessa, il concorso della Protezione Civile in ambito ferroviario per limitare/ridurre situazioni di disagio che le interruzioni delle linee possono produrre nei viaggiatori, non può essere prestato secondo gli schemi di intervento consueti, ma deve essere svolto in stretto e costante coordinamento con alcune figure chiave dell'organizzazione di FS.

Il coordinamento tra Protezione Civile e Gruppo FS si esplica nella determinazione del tipo d'intervento necessario (assistenza, consegna generi di conforto, trasbordo, orientamento del viaggiatore con la corretta informazione) che viene svolto garantendo i livelli di sicurezza del personale che interviene.

Il Gruppo FS e il Volontariato di Protezione Civile da tempo collaborano nelle attività di assistenza e salvaguardia della popolazione colpita da calamità naturali o coinvolta in particolari criticità che interessano l'area ferroviaria, come l'assistenza ai viaggiatori in casi di fermo treno in linea o per prolungati guasti tecnici e dello spostamento di grandi masse.

In caso di intervento, il Volontariato è attivato dalle strutture nazionali e territoriali della Protezione Civile, con le quali il Gruppo ha stipulato delle Convenzioni che disciplinano la gestione delle emergenze in area ferroviaria.

Il Gruppo FS, in veste di soggetto concorrente del Servizio Nazionale della Protezione Civile assieme al Volontariato svolge azioni di prevenzione e gestione di criticità attraverso un sistema già collaudato, in accordo con le altre strutture demandate al soccorso.

GLOSSARIO

Il mondo ferroviario è un universo complesso che utilizza un proprio linguaggio ed acronimi che servono ad indentificare celermente ruoli, figure e funzioni.

Al fine di orientamento e conoscenza reciproca dei linguaggi si riportano qui sotto quelli di più frequente utilità per gli operatori di Protezione Civile.

AdC-PdC	Agente di Condotta del Treno o Personale di Condotta (Macchinista)
AM	Addetto Manutenzione (operaio dell'infrastruttura Settori Armamento (Lavori), Impianti Sicurezza (IS) oppure Trazione Elettrica (TE))
AV	Alta Velocità (velocità > di 250km/h)
CA	Circolazione Area (Struttura periferica della Direzione Circolazione)
CODC	Centro Operativo Direzioni Centrali
COT	Comitato Operativo Territoriale
CUM	Capo Unità manutentiva di RFI
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento di RFI
DCI	Direzione Circolazione
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DD	Direttissima (velocità <= a 250km/h)
DM	Dirigente Movimento (Capostazione)
DOTE	Dirigente Operatore Trazione Elettrica di RFI
DTS	Direttore Tecnico dei Soccorsi dei VVF
GI	Gestore Infrastruttura
LdC	Linea di Contatto (linea aerea per la trazione elettrica -TE- dei treni)
LL	Linea Lenta (linea storica affiancata da nuova linea DD o AV)
PA	Personale di Protezione Aziendale (RFI/Trenitalia)
PCA	Posto di Comando Avanzato
PdA-PdB	Personale di Accompagnamento del Treno o Personale di Bordo (Capotreno)
R.RFI	Referente per l'Emergenza di RFI sul posto dell'evento
RdC	Regolatore della Circolazione Ferroviaria di RFI
ROE	Responsabile Operativo dell'Emergenza di RFI (di norma coincide con il DCCM)
RUT	Responsabile Unità Territoriale di RFI
SdI RFI	Squadra di Intervento di RFI

1 CAMPO DI APPLICAZIONE

Le anomalie in ambito ferroviario sono classificate ai sensi della normativa UIC (*Union Internationale des Chemins de Fer*), nonché secondo la normativa interna ed europea in:

- **Anormalità;**
- **Anormalità rilevanti;**
- **Incidenti di esercizio.**

Si definisce “**anormalità**” un evento tale da indurre ripercussioni sulla circolazione ferroviaria, tale da determinare indisponibilità di segmenti di linea e/o stazioni con ritardi superiori a 15 minuti e/o cancellazione di uno o più treni.

Viene invece definita “**anormalità rilevante**” di esercizio un evento che genera notevoli ripercussioni alla circolazione ferroviaria. In particolare, detta criticità occupa un intervallo temporale superiore a 2 ore, interessando nodi o linee fondamentali per la rete, causando gravi conseguenze alla clientela, al personale o a terzi o determinando la presenza di viaggiatori a bordo dei treni fermi in linea in condizioni anormali con previsione di durata superiore a 60 minuti (disalimentazione, mancanza di illuminazione, ventilazione, riscaldamento, etc).

Dalle fattispecie di cui sopra, sono altresì distinti gli “**incidenti di esercizio**”. Questi ultimi sono caratterizzati da morte e/o ferimento grave di persone od interruzione del traffico ferroviario per almeno 6 ore. Per gli incidenti ferroviari, così come per quelli stradali ed aerei, è in vigore una normativa specifica prevista nel D.P.C.M. 06.04.2006.

Le cause che possono determinare una criticità/emergenza in area ferroviaria si distinguono in:

1. **Cause Ferroviarie:** guasti tecnici del materiale rotabile prolungati nel tempo, guasti tecnici prolungati all’infrastruttura che determinano l’interruzione della circolazione ferroviaria, incidenti ferroviari;
2. **Calamità naturali:** condizioni meteo avverse (ghiaccio, neve, inondazioni), emergenze nazionali di altra natura (blackout, incendi);
3. **Eventi antropici:** investimenti/suicidi di persone che determinano prolungate interruzioni della circolazione ferroviaria per consentire le operazioni dell’Autorità Giudiziaria; interruzioni della circolazione ferroviaria dovute a fenomeni sociali (manifestazioni di protesta con occupazioni prolungate del sedime ferroviario).

L’intervento ed il concorso della Protezione Civile negli ambiti così elencati e secondo le procedure di informazione, preavviso, avviso per richiesta d’intervento di cui alla Convenzione in essere, normalmente avviene nel caso di “anormalità rilevante”.

Sono escluse sia la prima (anormalità) che la terza (incidenti di esercizio) in quanto, nel primo caso i disagi devono essere risolti nell’ambito dell’organizzazione dell’Impresa Ferroviaria, mentre nel terzo caso, il concorso della Protezione Civile avviene secondo le disposizioni di cui al punto 1.3 del DCPC del 02/05/2006 n. 1636, in applicazione del DPCM 26.04.2006 suddetto.

Nel caso si verificano “anormalità rilevanti”, l’intervento e/o concorso della Protezione Civile, potrà avvenire in punti operativi distanti rispetto a dove si è verificata l’anormalità ferroviaria a causa delle ripercussioni che tali eventi possono provocare su altre linee e/o stazioni ferroviarie, per l’accesso vedi il successivo Par. 5.

2 FIGURE DI RFI PREPOSTE ALLA GESTIONE DELL’EMERGENZA

Per affrontare l’emergenza e le sue immediate conseguenze in ambito Ferroviario è necessario che vengano posti in essere comportamenti finalizzati, in linea di massima, a:

- 1. interrompere la circolazione ferroviaria;**
- 2. disattivare le fonti di energia;**
- 3. richiedere l’intervento degli Enti di Soccorso Esterni (VV.F., 118, FF.O. Protezione Civile, etc.)**
- 4. gestire l’esodo sicuro del personale e dei terzi presenti nelle stazioni, sui treni o in linea.**

A tale scopo, RFI ha individuato le seguenti figure:

Segnalatore dell’Emergenza

È chiunque accerti e comunichi una situazione di emergenza in ambito ferroviario.

Nel caso di inconvenienti in stazione o a bordo treno può essere p.es. un viaggiatore (in tal caso può essere allertato il DM della stazione se presenziata o direttamente i VV.F. o il 118; i Protocolli d’Intesa con il 118 e i VV.F. regionali prevedono da parte di tali Enti, la segnalazione al DCCM di giurisdizione).

Nel caso invece di un incidente ad un treno in stazione o lungo la linea ferroviaria solitamente la segnalazione è ad opera del Personale di Condotta o Personale di Accompagnamento o dal personale che svolge le attività manutentive nelle stazioni impresenziate o lungo linea; in questo caso la segnalazione viene fatta al Responsabile della Circolazione (al DM nella stazione presenziata o al DCO nelle stazioni impresenziate o in linea).

Attivatore dell’Emergenza

È individuato nel RdC (DM nelle stazioni presenziate o DCO in linea e stazioni impresenziate). 2 svolge i seguenti compiti:

1. Recepisce tutte le informazioni fornite dal Segnalatore dell’Emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
2. Raccoglie, per quanto disponibili le informazioni relative a:
 - Tipo di emergenza/anormalità ed entità della stessa;

- Luogo ed eventuali indicazioni per l'accesso all'area di intervento, utilizzando anche le coordinate geografiche GPS;
- Numero di persone coinvolte dall'emergenza;
- Eventuale presenza di persone infortunate.
- Tipologia di merce pericolosa coinvolta (cod. ONU / cod. pericolo) ed entità del rilascio/gocciolamento di merce pericolosa;
- Condizioni meteorologiche, (es. nebbia, vento, pioggia, etc.).

Gestore dell'Emergenza

È il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM), il quale ha il compito, su attivazione del

DM/DCO, di gestire nell'immediatezza dell'evento e assume il ruolo di Responsabile Operativo dell'Emergenza (ROE), coordinando tutte le fasi di gestione dell'Emergenza con particolare riguardo

alla circolazione dei treni; in particolare:

- Compila la scheda "avviso di anormalità" (Allegato A);
- interrompe la circolazione ferroviaria (se necessario);
- concorda e, se necessario, dispone attraverso il DOTE la disalimentazione della Linea di Contatto tramite il RdC (DM/DCO);
- richiede l'intervento degli Enti di Soccorso Esterni (VV.F., 118, FF.O. Protezione Civile);
- attiva, attraverso il CEI, l'intervento del personale Ferroviario (in servizio o reperibile) preposto alla gestione dell'Emergenza sul posto dell'evento (R.RFI/SdI);
- attiva nel caso di anormalità considerate rilevanti o di incidenti di esercizio il Centro Operativo Territoriale di RFI (COT), con il coinvolgimento dei RUT e della CA interessate.

Responsabile Operativo dell'Emergenza (ROE)

Il Responsabile Operativo per l'Emergenza di RFI (ROE), è individuato nelle fasi iniziali dell'emergenza nella persona che svolge le mansioni di DCCM (Dirigente Centrale Coordinatore Movimento), che ha il compito di gestire l'emergenza e di interfacciarsi con gli Enti di Soccorso Esterni (es. VV.F., 118, FF.O., etc.) e coordinare le attività con il CEI, che a sua volta attiverà la SdI ed il R.RFI.

Successivamente, il Quadro o il Dirigente di RFI competente per giurisdizione (RUT o CUM del settore manutenzione) che interviene sul posto, può assumere tale ruolo al posto del DCCM con atto formale (M40).

Il ROE ha la responsabilità della gestione dell'emergenza per tutta la sua durata; con specifico riferimento al soccorso urgente, dove è responsabile a indirizzare i soccorsi 118, VV.F., etc., con cui si rapporta precisando i provvedimenti in atto.

Il ROE è individuabile sul posto dell'evento attraverso un casco di colore azzurro con rifrangenti gialli.

Coordinatore Esercizio Infrastruttura (CEI)

È l'interfaccia tra il DCCM e il personale della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale (DOIT) territorialmente competente. Su indicazione del DCCM provvede a far intervenire sul posto dell'evento il Referente dell'Emergenza di RFI (R.RFI), che di norma è un agente della manutenzione in servizio o reperibile e, contestualmente o successivamente, il CUM (o il RUT) competente per giurisdizione che potrà assumere sul posto il ruolo di ROE.

Referente dell'Emergenza di RFI (R.RFI)

È l'Agente di RFI che ha il compito di interfacciarsi nell'immediatezza dell'evento con il Responsabile Operativo dei Soccorsi (ROS) o il Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS) dei VV.F., con il Responsabile Medico del 118, etc.

Il R.RFI è individuabile sul posto dell'evento attraverso una fascia di colore azzurro sul braccio con scritta gialla "*R.RFI - Referente Emergenza*".

Il ruolo del R.RFI è quello di fornire ai VV.F. o al 118, attraverso comunicazioni formali (es. modulo M40), le indicazioni dello stato dei luoghi ricevute formalmente dal DCCM/DCO (es. interruzione del binario, disalimentazione linea TE, etc.).

Squadra di Intervento di RFI (SdI)

È l'insieme degli Addetti all'Emergenza che in caso di "anormalità rilevante" concorrono alla gestione dell'emergenza in linea/stazione.

Sono chiamati ad intervenire sul posto dell'evento dal CEI (personale reperibile) e, se in servizio, dai CUM competenti per giurisdizione.

Devono, in particolare, nell'immediatezza dell'evento, collaborare con il ROS/DTS dei VV.F. fornendogli ogni possibile indicazione (con atti formali es. modulo M.40) la situazione ferroviaria contorno dell'evento (es. linea interrotta linea elettrica disalimentata, etc.) nonché fornire ogni possibile supporto al personale del treno nell'assistenza ai viaggiatori;

Dirigente Operativo Trazione Elettrica – DOTE



RFI Protezione Aziendale
Trenitalia Protezione Aziendale

Collabora con RdC (DM/DCO) e DCCM/ROE per eventuali disalimentazioni della linea aerea in caso d'emergenza. Se richiesto, collabora col ROE per la disalimentazione della Linea TE e l'eventuale rialimentazione.

3 FLUSSI DI COMUNICAZIONE

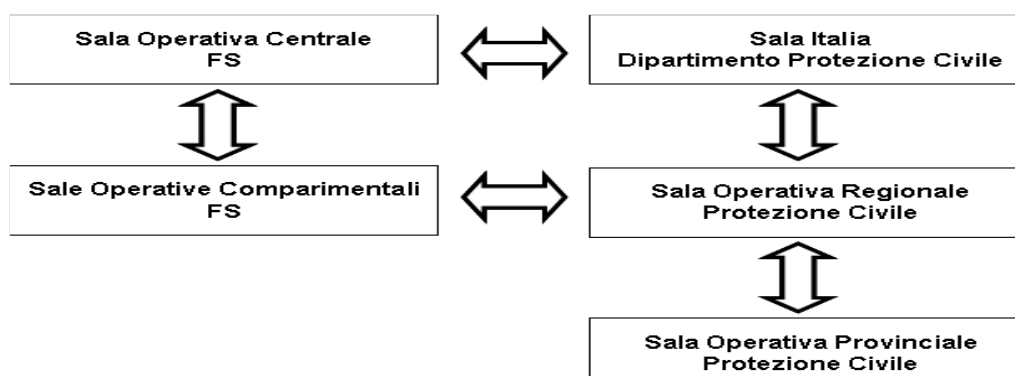
In relazione alla convenzione del 3 ottobre 2018 tra Gruppo FS e Dipartimento della Protezione Civile, per ogni evento per il quale possa essere necessario o ipotizzabile un intervento della Protezione Civile, le strutture centrali e territoriali di RFI (sentita Trenitalia - Impresa Ferroviaria) debbono informare le omologhe strutture della Protezione Civile fornendo gli elementi necessari per il loro intervento.

Ciò è indicato anche nelle Convenzioni territoriali stipulate tra le strutture locali della Protezione Civile e la Protezione Aziendale del Gruppo FS per conto delle Società Operative.

La competenza degli interventi è di esclusiva pertinenza delle sedi locali della Protezione Civile e va richiesta ad esse direttamente dal DCCM di RFI (Dirigente Centrale Coordinatore Movimento) che sta gestendo l'evento.

Per uniformare le modalità di comunicazione tra il DCCM e la Protezione Civile, è stato concordato l'uso di uno stampato unico nazionale (*Allegato A della presente*), ove vanno registrati gli estremi dell'evento che richiede, o potrebbe richiedere, l'intervento della Protezione Civile.

Il flusso comunicativo è il seguente:



Lo stampato unico nazionale (*Allegato A*), oltre ai dati significativi relativi alla criticità, dovrà riportare anche la classificazione dell'evento, secondo il codice di seguito riportato.

Codice evento:

- **Verde:** per la sola informativa alla Protezione Civile;
- **Giallo:** per l'allertamento per possibile intervento;
- **Rosso:** per la richiesta di effettivo intervento.

Il DCCM invierà a mezzo fax o *email* (da definire su base territoriale) il modello di cui all'allegato A alla Protezione Civile territorialmente competente sull'evento, associando conferma telefonica di ricezione.

Si precisa inoltre che, a seguito della prima fase di attivazione dell'emergenza, la Protezione Aziendale, come da disposizioni e procedure societarie, seguirà i contatti con la Protezione Civile sia territoriale che nazionale, in coordinamento con il DCCM o il COT/CODC se istituiti.

Di seguito la competenza territoriale delle 15 Sale Operative Circolazione di RFI.

4 IL RUOLO DI PROTEZIONE AZIENDALE

Al verificarsi di anomalie rilevanti o incidenti di esercizio il referente di PA è avvisato tempestivamente dal DCCM/ROE (Responsabile Operativo dell'Emergenza di RFI), dalla Sale Operative delle IF coinvolte o dalle altre Sale Operative societarie o Istituzionali (Polfer, Sale Operative Territoriali della Protezione Civile, Prefettura, Questura, VVF, Corpo Forestale).

A seguito dei primi avvisi del ROE, provvede a mantenere i rapporti con il sistema di Soccorso Pubblico, con l'Autorità di Pubblica Sicurezza e con le strutture territoriali di Protezione Civile dopo il successivo avviso del gestore dell'emergenza.

Protezione Aziendale assume il ruolo di interfaccia unica tra le Società del Gruppo FS coinvolte e gli Enti e Istituzioni preposte al soccorso, alla tutela dell'Ordine e Sicurezza Pubblica e della Salute Pubblica nonché alla gestione degli interventi dell'Autorità di Pubblica Sicurezza e Polizia Giudiziaria.

Il referente di PA, assunte le informazioni immediatamente disponibili all'atto della ricezione dell'avviso anche mediante il contatto diretto con personale ferroviario o delle IF coinvolte già presenti sul posto, favorisce la condivisione delle informazioni tra attori interni ed esterni aventi titolo, anche a seguito dell'analisi della situazione (verifica luoghi, orario, condizioni della circolazione ferroviaria, presenza condizioni e numero dei passeggeri/avventori o persone coinvolte).

Per consentire una gestione consapevole e coordinata, in forza del proprio ruolo di interfaccia e confrontatosi con le Strutture Societarie di volta in volta interessate, contribuisce ad individuare e proporre l'adozione di provvedimenti, attività, misure che mitigano conseguenze e disagi e garantiscano efficienza e, ove possibile, rapidità nella risoluzione delle criticità in atto.

Il ruolo del personale di PA va ad interpersi nella linea di comunicazione che in emergenza si sviluppa fra il personale tecnico (Operatori della Manutenzione, Capitreno, etc. a cui sono devolute le attività di sicurezza ferroviaria) e tutti gli attori esterni al Gruppo FS, con un ruolo di coordinamento ed interfaccia per favorire tutte le operazioni proprie di un soccorso.

In sintesi, il personale di PA assume compiti di raccolta di informazioni e può assumere attività di coordinamento sui processi di assistenza e soccorso che vengono compiuti, anche al fine di minimizzare gli effetti sui viaggiatori.

La Protezione Aziendale è presente in RFI (gestore dell'infrastruttura) e Trenitalia (impresa di trasporto) effettuando il proprio intervento di coordinamento per anomalità/criticità che riguardano la sola infrastruttura ferroviaria (es. richiesta alla PC per supporto ad una evacuazione parziale della stazione o contingentamento delle presenze perché in altra parte si stanno svolgendo attività pericolose), e/o i convogli (assistenza ai viaggiatori), o in scenari complessi che racchiudono entrambi.

Nel caso di convocazione di un Centro Coordinamento Soccorsi in Prefettura o altro consesso esterno deputato alla gestione dell'emergenza (Unità di Crisi, Posto di Comando Avanzato, Centro Operativo Misto, etc.), nell'ambito delle proprie competenze e nei limiti delle proprie capacità operative, Protezione Aziendale assicura la partecipazione diretta o tramite rappresentanti di personale di altre strutture territoriali.

5 SCENARI DI ANORMALITA' RILEVANTE E MODALITA' DI INTERVENTO

Al manifestarsi dell'anormalità, per assicurare un corretto flusso informativo, il Gestore dell'Infrastruttura provvede, secondo le modalità di cui alla "Convenzione tra Ferrovie dello Stato Italiane e Regione Piemonte del 30 marzo 2015, a comunicare codice (i.e. verde, giallo, rosso) e dettagli dell'evento alla Sala Operativa Regionale.

Nel caso in cui il Responsabile della Circolazione provveda all'attivazione del COT (Comitato Operativo Territoriale), lo stesso assume gli immediati provvedimenti di gestione dell'evento (tra questi ricordiamo la richiesta d'intervento dei volontari di Protezione Civile), nonché quelli necessari ad una quanto più celere risoluzione della criticità.

Laddove il *casus* integri la fattispecie di anormalità rilevante si individuano i seguenti scenari tipici:

- **Anormalità rilevanti di origine naturale** (condizioni meteo avverse, dissesto idrogeologico, incendi, eventi tellurici, tsunami);
- **Anormalità rilevanti di origine ferroviaria** (malfunzionamento impianti, comportamenti suicidi di viaggiatori, intervento organi di soccorso, intervento FF.O. etc.);
- **Anormalità rilevanti di natura dolosa** (sabotaggi, furti, vandalismi).

Normalmente gli effetti attesi sul sistema ferroviario sono i seguenti:

1. Ritardo > 60' con connessi disagi ai viaggiatori;
2. Cessazione erogazione servizi bordo treno (illuminazione, condizionatore, riscaldamento, servizi igienici);
3. Necessità di soddisfacimento dei bisogni primari rispetto all'effettiva resilienza del viaggiatore;
4. Particolari condizioni di difficoltà di alcuni passeggeri: persone a ridotta mobilità, persone con apparecchiature elettromedicali (es. ossigeno), persone in stato d'ansia/panico, etc.

L'intervento della Protezione Civile in ambito ferroviario può essere distinto in una fase strategico/progettuale ed una operativa, alla quale attengono i profili dell'attività da svolgere in sicurezza.

Il Gruppo FS assicura, per il tramite del personale di coordinamento di Protezione Aziendale o di altro personale ferroviario incaricato sul posto, la direzione delle operazioni di assistenza in ambito ferroviario.

Rispetto alle connesse problematiche, le possibilità di intervento richieste alla Protezione Civile possono essere:

1. Fornitura di generi di conforto e/o prima necessità rispetto alle scorte preventivamente stoccate presso le Associazioni di Volontariato;
2. Supporto ad un trasbordo in linea;
3. Esodo da convoglio rispetto alle difficoltà ambientali connesse al punto di arresto;
4. Orientamento e informazioni ai viaggiatori, con particolare riguardo ai passeggeri a ridotta mobilità;
5. Primo soccorso psicologico;
6. Eventuale assistenza al pernottamento in struttura ferroviaria/convoglio;
7. Fornitura ed installazione materiali logistici (si elencano a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo: torri faro, generatori, pedane, idrovore, sacchi di sabbia, etc.).

La fase strategico/progettuale viene sviluppata attraverso i contatti che intercorrono tra la Struttura di Protezione Aziendale e la Sala Operativa di Protezione Civile Regionale e/o referente locale di Protezione Civile.

Nell'ambito di questi contatti vengono precisati i seguenti temi, che si aggiungono alle richieste sintetiche contenute nelle schede:

1. Punto d'intervento;
2. Referenti ferroviari da incontrare sul posto;
3. Scenario di criticità prospettato e prospettiva temporale dell'anormalità;
4. Risorse disponibili sia da un punto di vista ferroviario che di Protezione Civile;
5. Determinazione dei fabbisogni dei volontari.

Gli aspetti operativi dell'intervento della Protezione Civile vengono definiti in ambito COT (Comitato Operativo Territoriale), se istituito, fra le varie componenti ferroviarie e Protezione Aziendale per l'adozione dei connessi provvedimenti di circolazione.

Inoltre, in tale ambito vengono definiti gli obiettivi di tale intervento, distinguendo le risorse che vengono attivate in ambito ferroviario (es. autobus per il trasbordo di passeggeri), da quelle a cura della Protezione Civile (es. volontari per la discesa e l'accompagnamento lungo linea).

Le modalità di accesso del personale di Protezione Civile sono sempre subordinate agli accordi con il ROE di RFI o ROS/DTS dei VVF, sia in linea, sia in ambito stazione, anche usufruendo dei percorsi pedonali ordinari (marciapiedi, sottopassi, sovrappassi, etc.).

5.1 Assistenza in caso di trasbordo dei viaggiatori di un treno fermo in linea in condizioni di forte disagio.

Nei casi di anormalità rilevante, i soggetti coinvolti si adopereranno per garantire l'intervento tempestivo del personale che opererà per limitare le conseguenze dell'evento ed agevolare le eventuali operazioni di soccorso (privilegiando il trasbordo dei passeggeri) ed in parallelo quelle di sgombero dell'infrastruttura ferroviaria e di ripristino della normalità di circolazione, ai sensi di quanto stabilito dal PIR edizione vigente.

In tal senso, in caso di incendi lungo la linea ferroviaria, di emergenza neve/ghiaccio, di emergenze idrogeologiche ed idrauliche che determinino un prolungato fermo in linea del treno con una situazione a bordo di particolare criticità per i passeggeri (mancanza di servizi a bordo treno, panico generalizzato), è necessario che i viaggiatori vengano evacuati secondo una procedura definita e concordata, dal Responsabile Operativo Soccorsi, Direttore Tecnico dei Soccorsi (ROS/DTS) dei Vigili del Fuoco (se presente), dal DCCM/ROE e dal Capo Treno.

Il ROS/DTS può valutare l'intervento delle squadre di volontariato di Protezione Civile, sotto il suo coordinamento, per l'assistenza o evacuazione degli illesi su un percorso individuato per la successiva assistenza da parte dell'IF.

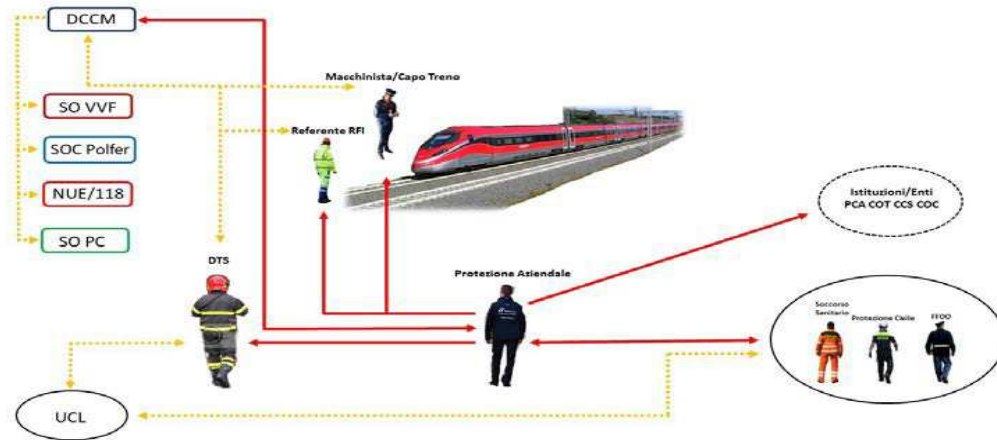


Fig. 1 - Slide flussi di comunicazione

Collaborazione con Vigili del Fuoco
Scenario: treno fermo in linea con potenziale rischio per l'incolumità dei clienti



45°29'59.9"N 9°12'21.6"E
45.49972 9.20591

L'intervento dei Vigili del Fuoco può essere di supporto nei casi di:

- Treno fermo in linea (anche con PRM a bordo) e potenziale rischio per l'incolumità dei clienti dovuta ad esempio a:
 - disalimentazione con tempi di ripristino superiori alle 2 ore
 - incendio in prossimità del convoglio
 - sede ferroviaria allagata
 - evento sismico
 - neve e/o gelo
 - rottura rotaia
 - investimento/intervento autorità
 - problematiche di ordine pubblico a bordo treno
- Affollamento difficoltoso di altro materiale per trasbordo a causa di
 - tempi stimati (invio, affiancamento e ripartenza) di almeno 2 ore
 - condizioni atmosferiche avverse
 - soluzione non attuabile in caso di circolazione sospesa

L'intervento dei Vigili del Fuoco può quindi rendere raggiungibile un punto al di fuori e prossimo alla sede ferroviaria attraverso il superamento di barriere naturali/artificiali. Tale operazione può consentire un trasbordo dei clienti più rapido, ricorrendo a bus preventivamente attivati e presenti sulla strada adiacente.

In analogia con quanto già accade in caso di intervento del 118, vi può essere una «chiamata a tre» tra Capotreno, Dirigente di Movimento RFI e Vigili del Fuoco.

Fig.2 - A titolo esemplificativo si riporta sotto una slide relativa al possibile scenario operativo

5.2 Gestione flussi viaggiatori

Il volontariato di Protezione Civile può collaborare con il Gruppo FS nella gestione relativa allo spostamento di un gran numero di viaggiatori che utilizzano il vettore ferroviario in caso di “eventi a rilevante impatto locale” fornendo informazione, orientamento e assistenza alla popolazione interessata dall’evento/manifestazione. (es. COMICS, Concerti, Visite Santo Padre, etc.).

Rientrano nella corretta attività di gestione dei flussi anche quella riferita alle emergenze sanitarie. In questo particolare contesto operativo, che in genere prevede una preventiva ed accurata pianificazione, le esigenze e le modalità di supporto da parte del volontariato di Protezione Civile verranno predisposte nell’ambito del tavolo di coordinamento tecnico istituzionale che ha la responsabilità organizzativa e gestionale dell’evento stesso.

5.3 Impatto sull'infrastruttura per condizioni meteo avverse o cause tecniche

Nei casi di condizioni meteo avverse che determinino allagamenti di stazioni e sottopassi, o indisponibilità della linea per ingenti nevicate e/o gelicidio e cause tecniche (es. prolungata mancanza dell'energia elettrica che determina indisponibilità dell'illuminazione nelle stazioni) può essere richiesto il concorso della Protezione Civile per la collaborazione della gestione dell'emergenza con i mezzi idonei (es. idrovore, motoseghe, torri faro, generatori di corrente, tende, impianti per illuminazione, etc).

5.4 Assistenza ai viaggiatori in stazione

In caso di emergenze a seguito di prolungate interruzione della circolazione può essere richiesto il concorso della Protezione Civile con i volontari e generi di conforto/coperte per l'assistenza ai viaggiatori presenti in stazione compresi quelli a bordo treno. I generi di conforto potranno essere messi a disposizione come previsto al successivo paragrafo 6.1.

5.5 Supporto nell'assistenza alla popolazione/viaggiatori coinvolti dall'emergenza presso le strutture individuate dalla Protezione Civile

Gestione congiunta di un "Campo Treno" con vetture letto e cuccette per il primo ricovero di sfollati (es. sisma dell'Aquila del 2009 e Crevalcore del 2012, Fabriano e Foligno per l'emergenza Sisma Italia Centrale).

6 RISORSE E MEZZI PER L'ASSISTENZA AI VIAGGIATORI

La collaborazione negli interventi di assistenza da parte del sistema di Protezione Civile può realizzarsi attraverso le seguenti risorse e mezzi a disposizione.

6.1 Generi di conforto

I generi di conforto (es. acqua, snack, kit emergenza, coperte, etc.) possono essere messi a disposizione da:

- 1.** Gruppo FS con scorte preventivamente acquistate e allocate presso le sedi della Protezione Civile ed Associazioni di volontariato individuate con specifici accordi nell'ambito delle attività del Gruppo di Lavoro (vedasi a titolo esemplificativo allegato E e F). L'attività dovrà essere svolta nel rispetto delle norme igienico-sanitarie vigenti;
- 2.** Gruppo FS con kit d'emergenza del Gruppo ubicati presso stazioni e impianti ferroviari che possono essere messi a disposizione della Protezione Civile sulla base dell'esigenza e della tipologia dell'intervento;
- 3.** Protezione Civile, rispetto alle proprie scorte (es. acqua stoccata presso i magazzini, da reintegrare a cura dell'Impresa Ferroviaria);

4. I generi di conforto possono essere altresì acquisiti in pronto uso rispetto al numero delle persone da assistere:
- presso esercizi commerciali presenti in stazione con cui sussistono accordi in ambito FS;
 - presso esercizi commerciali sul territorio dove Protezione Civile è in grado di chiedere la fornitura di beni, procrastinando il pagamento a successiva emissione di fattura nei confronti dell'Impresa Ferroviaria.

6.2 Altre attrezzature logistiche

Le associazioni di volontariato possono essere chiamate, in alcuni casi specifici, a mettere a disposizione eventuali attrezzature logistiche ad integrazione delle risorse del Gruppo FS quali a titolo di esempio torri faro, generatori, motopompe, etc. A tal proposito il Gruppo FS può rimborsare il consumo del carburante, nonché può concedere locali, tra quelli non oggetto di valorizzazione commerciale/tecnico, in comodato d'uso gratuito alle Associazioni di Protezione Civile.

7 FORMAZIONE ED ESERCITAZIONI DI PROTEZIONE CIVILE

Le Convenzioni disciplinano le attività formative ed esercitative per permettere un'efficace ed efficiente risposta alle situazioni emergenziali in area ferroviaria.

- **Formazione:** appositi moduli formativi per definire i flussi di comunicazione e le modalità di interventi in area ferroviaria in sicurezza, in caso di eventi calamitosi/criticità con la conseguente assistenza ai passeggeri coinvolti, come ad esempio, il fermo dei treni in linea per ghiaccio, neve, inondazioni, incendi o altre calamità naturali.
L'attività di formazione ai volontari di Protezione Civile rappresenta un importante momento per l'organizzazione di squadre di volontariato addestrate ad intervenire in area ferroviaria in caso di criticità. Le giornate formative sono organizzate in sessioni d'aula e sessioni sul campo su come operare in sicurezza negli impianti ferroviari.
- **Esercitazioni/addestramento:** attività volte a verificare e migliorare i flussi di comunicazione, il modello di intervento in caso di criticità o emergenza testando i relativi piani, con il coinvolgimento delle strutture operative del Gruppo e quelle della Protezione Civile. Con riferimento alle esercitazioni il Gruppo FS pianifica all'inizio dell'anno tutte le esigenze esercitative/addestrative condividendole con le strutture di Protezione Civile territoriali.

8 ACCESSO AL SEDIME FERROVIARIO

L'accesso all'infrastruttura ferroviaria e al materiale rotabile per fornire assistenza e soccorso è un'attività che non può avvenire autonomamente e in assenza di un coordinamento preventivo per poter garantire la sicurezza dell'intervento secondo i principi che verranno chiariti più avanti.

Di seguito si elencano le aree ferroviarie, in stazione e lungo linea ove l'accesso si presenta difficoltoso, con successivo rimando alle procedure necessarie per garantire un efficace intervento.

- 1. Stazione/fermata:** garantita la presenza di accessi stradali, marciapiedi, sottopassi/sovrappassi, nonché di personale ferroviario. Gli spazi sono inoltre debitamente illuminati. Pericolo di investimento se si oltrepassa la linea gialla.



2. **Posto Movimento/Bivio/Posto Controllo:** negli impianti in questione non è previsto il servizio viaggiatori, la presenza di accessi stradali, nonché di sottopassi e/o sovrappassi. È di norma presente l'illuminazione e la presenza del marciapiede adiacente al fabbricato.

Non sono invece presenti sottopassi.



3. **Passaggio a livello:** presenza di accesso stradale, interferenza con circolazione stradale, necessità di apertura sbarre. Assenza di illuminazione.



4. **Tratto di linea fra stazione e stazione,** distinti rispetto alle caratteristiche in:

- A raso (fig.3);
- In rilevato (fig.4);
- Protetto da barriere fonoassorbenti (fig.5).
- In trincea (fig.6);

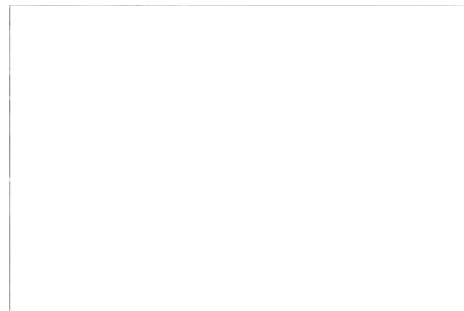
5. **Nodi ferroviari:** difficoltà operative dovute alla presenza di più linee affiancate. Pericolo di investimento: difficoltà a capire da dove arriva o dove andrà il materiale rotabile in transito (Treno, Mezzo d'Opera, etc.).



6. **Ponte e/o viadotto:** presenza di accesso stradale ai soli imbocchi. Pericolo di caduta dall'alto.



7. **Galleria/discenderie:** presenza di accesso stradale ai soli imbocchi, difficoltà di illuminazione od illuminazione assente. Pericolo di investimento, inciampo e caduta.



Al fine di individuare i regolari punti di accesso, si ricorre ad apposito sistema informatico più idoneo; tuttavia, l'intervento in linea comporta spostamento lungo i binari e fermo della circolazione.

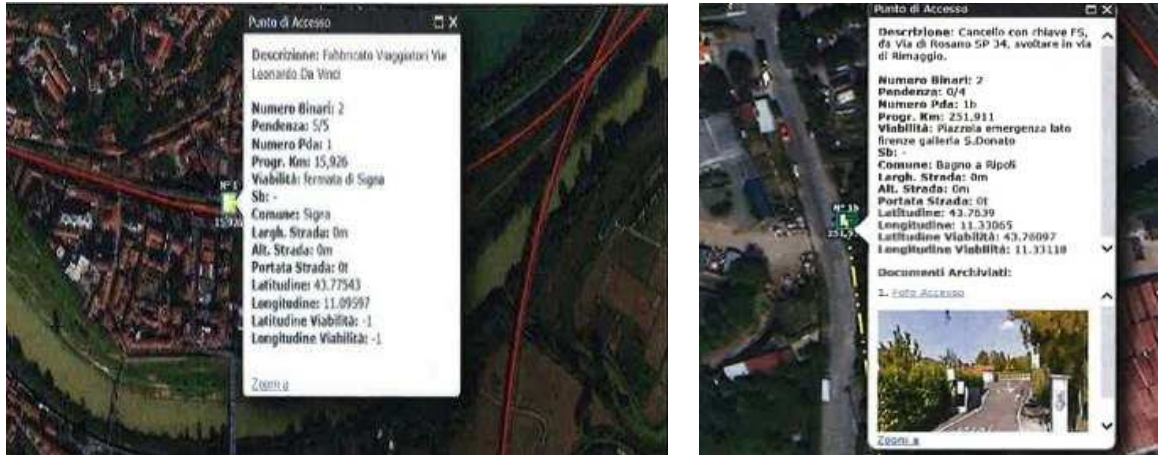
9 PROCEDURE DI INTERVENTO

A prescindere dalla tipologia di intervento richiesto alla Protezione Civile, l'operatività in ambito ferroviario dovrà avvenire esclusivamente in maniera organizzata ed alla presenza del personale ferroviario.

Qualora venga richiesto l'intervento della Protezione Civile, per assicurare un corretto operato, si attua quanto di seguito previsto:

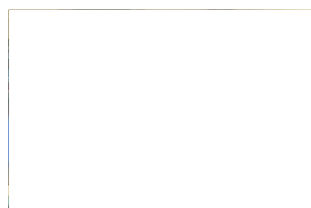
1. La richiesta d'intervento viene emessa nel corso del processo di emergenza dal DCCM/ROE o dal Centro Operativo Territoriale (COT), se convocato, per la gestione dell'anormalità;
2. Viene determinato il luogo dell'intervento, di cui alla classificazione al par. 8 della presente procedura, individuando preventivamente il Referente Ferroviario preventivamente indicato nell'allegato A (R.RFI, ROE, Capotreno, PA) con cui il Responsabile delle Squadre d'Intervento sul posto dovrà interfacciarsi, effettuando lo scambio di numeri di telefono cellulare di riferimento.
 - a. Nel caso in cui l'intervento avvenga negli ambiti di Stazioni/Fermate, le regole, le modalità di accesso e i comportamenti in stazione, salvo specifica autorizzazione del personale ferroviario preposto, sono quelli tipici e consentiti ai normali viaggiatori con esclusione di movimentazione di grossi carichi, attrezzature e macchinari, ad eccezione di dotazioni necessarie per l'intervento; è comunque vietato l'attraversamento a raso dei binari ove esistenti,.
 - b. Nel caso in cui l'intervento riguardi tutti gli altri punti residui di cui al par. 8, ovvero quando le attività di assistenza vengono prestate fuori dall'ambito delle stazioni e delle fermate, il DCCM/ROE o il COT, nella richiesta d'intervento, dovrà specificare:

- Punto di incontro (*rendez-vous*) fra personale di Protezione Civile e personale ferroviario anche diverso e distante da quello dell'intervento secondo i dati forniti dall'applicativo PIC-GEM (ad uso esclusivo di RFI, vds. esempio tipo);



Linea	codice sede tecnica	galleria	Descrizione Tratto di Linea/Località/Galleria	Sb	binari	Pendenza %	Recinzione Linea/Viadotto/Gallerie	Tipo Accesso	N° Accesso	Progr. Km ferroviaria	Comune	Riferimenti viabilità	descriz. Accesso	latitudine	longitudine
L452	TR0910		BORGO S.L. - FIRENZE C.M.	5	1	26/0	Recinzione Parziale	Standard	12A	5,964	Firenze	Asse fermata P.Mugnone, Via Petrucci (per Fiesole)	Viabilità Ordinaria	43,81761	11,29518
L452	TR7860		BORGO S.L. - FIRENZE C.M.	5	1	26/0	Recinzione Parziale	Standard	1A	8,244	Firenze	Sottopasso strada di Cicalto, fosso di Particello	Viabilità Ordinaria	43,8209	11,30433
L452	LO3413		BORGO S.L. - FIRENZE C.M.		2	1/0	Recinzione Parziale	Standard	3A	8,749	Fiesole	Via stazione Caldine	viabilità ordinaria	43,8309	11,3083

- Il nominativo e numero di cellulare del personale di RFI che funge da interfaccia sul posto dell'evento (di norma il R.RFI e successivamente il ROE, se intervenuto) e che comunica i provvedimenti operativi sulla circolazione ferroviaria per l'accesso in sicurezza al sedime ferroviario (interruzione della circolazione sul binario o porzione di linea, disalimentazione delle linee di contatto, individuazione dei percorsi lungo linea o lungo il binario da seguire per l'approccio al treno, coordinamento con il Personale di Accompagnamento per lo sblocco delle porte e per il censimento delle necessità dei viaggiatori);
- In caso di fornitura di materiali logistici in stazione, nominativo e cellulare della persona di RFI (di norma il R.RFI o ROE se intervenuto sul Posto) che funge da interfaccia in ambito stazione/impianto e che è in grado adottare o far adottare gli appropriati provvedimenti per l'esclusione dei rischi da interferenze (dislocazione e perimetrazione dei materiali, eventuale interruzione della circolazione).





**RFI Protezione Aziendale
Trenitalia Protezione Aziendale**

Capotreno/Macchinista

ROE (DCCM/Funzionario RFI)

Addetto Protezione Aziendale

Tecnico RFI

10 RISCHI DELL'AMBIENTE FERROVIARIO

Al fine di poter effettuare gli interventi in ambito ferroviario nel rispetto delle prescrizioni di sicurezza, si evidenziano i principali rischi in cui è possibile incorrere e le connesse misure di sicurezza da adottare:

1. **Rischio investimento da parte di materiale rotabile** (treni in arrivo/partenza/transito, mezzi d'opera, etc.).

Misure di sicurezza:

- accertarsi che in modo formale sia stato interrotto il binario alla circolazione ferroviaria;
- in stazione/fermata, in assenza di interruzione formale della circolazione ferroviaria, non oltrepassare la linea gialla;
- utilizzare dei DPI (di norma: scarpe antinfortunistiche di tipo S3 o S1P, abbigliamento con elementi rifrangenti e casco di protezione);
- per il passaggio da un marciapiede all'altro utilizzare i sottopassaggi;
- in mancanza del sottopassaggio, per l'attraversamento del binario, utilizzare le apposite passerelle e verificare a vista sia a destra che a sinistra che non arrivi nessun mezzo prima di attraversare;
- prestare attenzione agli annunci sonori. In presenza di segnalazioni acustiche astenersi dall'attraversare i binari;
- è vietato spostarsi in stazione, anche sui marciapiedi, a bordo di biciclette, ciclomotori, autoveicoli;
- per gli spostamenti sui piazzali devono essere utilizzati con la massima cautela i sentieri pedonali esistenti (possibile movimentazione di locomotori, carri, vetture, mezzi d'opera etc.);
- a meno di comunicazioni formali di interruzione della circolazione ferroviaria ogni binario deve essere considerato SEMPRE in esercizio;
- nelle stazioni con più binari all'arrivo di un treno bisogna allontanarsi dal binario e attendere la piena visibilità prima di riavvicinarsi in quanto le interferenze sonore e visive possono nascondere un treno in arrivo su un altro binario.

2. **Rischio scivolamento/incespicamento/piede in fallo**

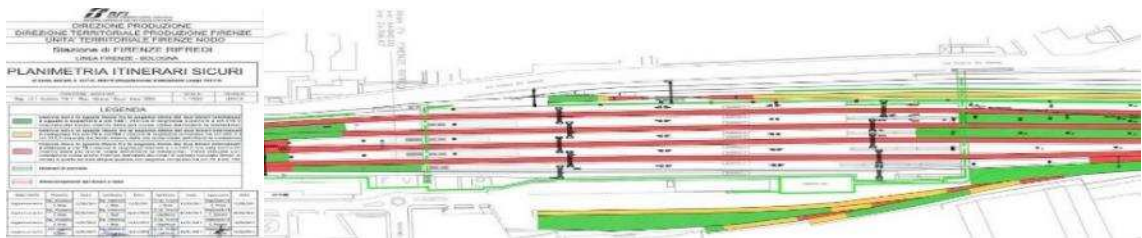
Misure di sicurezza:

- Utilizzo dei DPI (come sopra indicato);
- Utilizzo di banchine, sentieri, camminamenti ed attraversamenti;
- Durante lo spostamento lungo i binari non poggiare mai i piedi su traverse coperte di olio o grasso rilasciato dai locomotori, nonché sulle rotaie, onde evitare il rischio di caduta per scivolamento;
- Camminare sempre con la massima cautela.

Percorsi in area ferroviaria

Presso ogni stazione/fermata sono esposti i Piani di Emergenza e di esodo sicuro dalla località dei quali deve essere presa visione prima di muoversi nell'ambito della stessa.

È cura del personale Ferroviario delle Squadre di Intervento informare il personale di Protezione Civile circa l'ubicazione delle vie di fuga, delle vie di accesso dei mezzi di soccorso e delle aree destinate al posizionamento di tali mezzi.

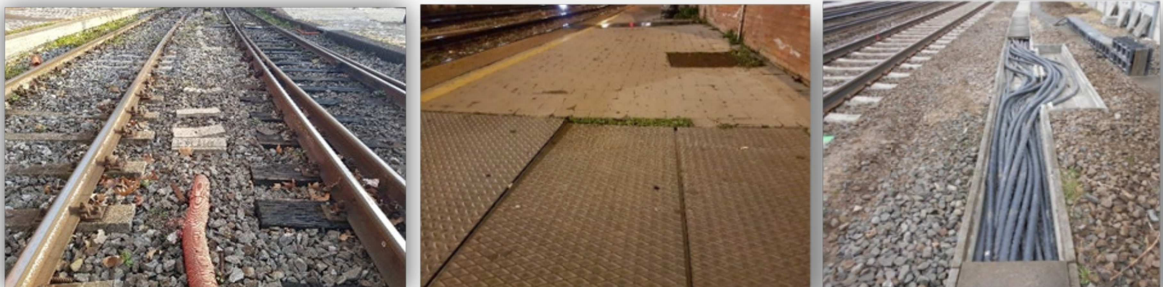


Piani di calpestio e/o intervie sconnessi

I piazzali di stazione sono di norma illuminati per garantire le normali attività lavorative. Tuttavia, in caso di emergenza, tale illuminazione potrebbe essere insufficiente per l'esodo e il camminamento di personale non formato a operare in tali ambienti.

Le gallerie sono dotate di illuminazione di emergenza o con torce a vento; tuttavia occorre sempre dotarsi, per accedervi, di torce di illuminazione o dispositivi di illuminazione portatili.

In generale, nel caso di intervento di notte, è indispensabile utilizzare sempre torce o dispositivi di illuminazione portatili.



Gallerie, cunicoli, cunette di

raccolta acqua, ponticelli o tombini sottopassanti la linea ferroviaria, canalizzazioni per cavi elettrici etc.; può verificarsi la caduta di piccoli frammenti di pietre dalla volta dovuta essenzialmente alle infiltrazioni di vene acquifere quasi sempre presenti.

3. Rischio incuneamento dei piedi tra ago e contrago nei deviatori a manovra elettrica **Misure di sicurezza**

- Prestare la massima attenzione a dove si mettono i piedi in corrispondenza dei gruppi di scambi, ovvero non impegnare con gli arti lo spazio di manovra dei deviatori.

4. Rischio di indebito lancio di oggetti dai treni/proiezione corpuscoli e scorie di frenatura

Misure di sicurezza:

- Al momento del transito dei treni ripararsi o voltare le spalle al convoglio onde evitare possibili infortuni accidentali.

5. Rischi dovuti alla presenza di ostacoli fissi e mobili presenti nelle zone di passaggio

Misure di Sicurezza:

- Nel percorrere le zone di passaggio prestare attenzione alla natura del suolo e alla presenza di eventuali ostacoli fissi o mobili che possono essere causa di urti e cadute.

6. Rischio Elettrocuzione/Folgorazione

Misure di Sicurezza:

- Tutte le condutture di trazione elettrica (al centro del binario ad una altezza di circa 5 metri da terra), nonché le apparecchiature ad esse connesse devono considerarsi permanentemente sotto tensione (a 3000 Vcc o 25.000 Vca). Il contatto con tali condutture è da ritenersi mortale;
- Mantenere una distanza di sicurezza dalle condutture elettriche di almeno 3,5 metri;
- Evitare di accedere al sedime con aste metalliche o in carbonio suscettibili di urtare contro la linea di contatto.
- Non salire mai sul tetto dei rotabili.

Cavi elettrici interrati a Bassa Tensione/Media Tensione

Durante le operazioni sono tassativamente proibite attività di scavo o picchettamento tali da comportare la manomissione o il danneggiamento di eventuali impianti elettrici interrati a BT e MT., alcuni dei quali a 1000 Vcc. Il contatto con tali condutture è da ritenersi mortale.



7. Rischio biologico

Misure di sicurezza:

- Rischio di contatto fortuito di sostanze organiche. In caso di accesso a gallerie, cunicoli, cunette di raccolta acqua, ponticelli o tombini sottopassanti la linea ferroviaria, canalizzazioni per cavi elettrici etc., può verificarsi il contatto con topi o altri animali (tra cui vipere), con rischio di morsicatura di animali (topi, serpenti, ragni, etc.) o contatto con i loro escrementi;
- Nei piazzali delle stazioni e lungo linea, i “rifiuti/escrementi” lasciati dai treni in transito, possono creare situazioni di pericolo di contaminazione;
- Lungo i binari, in particolare in piena linea, è possibile il rinvenimento di carcasse di animali;
- Un ambiente particolare per quanto riguarda i rischi in esame è costituito dalle gallerie, al cui interno la sede ferroviaria può essere in cattive condizioni igieniche per l’accumulo di rifiuti di vario genere lasciati dai treni in transito e per la presenza di ratti, e dove risulta assente l’effetto di lavaggio delle piogge.

Analogamente si elencano le prescrizioni da adottare negli asset ferroviari:

È vietato:

- Fumare o produrre scintille in prossimità di materiale facilmente infiammabile;
- Usare fiamme libere, utensili o altri elementi capaci di produrre scintille, se non previa autorizzazione del Referente Ferroviario;
- Ingombrare pavimenti o passaggi o altre aree che ostacolano la normale circolazione, le vie e le uscite d'emergenza, nonché le zone antistanti i presidi antincendio e sanitari;
- Abbandonare materiale e/o attrezzature nelle aree ferroviarie;
- Eseguire attività in prossimità degli impianti elettrici in tensione;
- Utilizzare macchine, attrezzature, apparecchiature elettriche, cavi, prolunghe o adattatori, non conformi alla regola d'arte, non idonei al tipo di ambiente ed al tipo di impiego, in cattivo stato di manutenzione e comunque senza la preventiva autorizzazione del Referente Ferroviario;
- Utilizzare attrezzature, apparecchiature e macchine di RFI se non espressamente autorizzati;
- Manomettere impianti, attrezzature e macchine o manomettere e inibire le protezioni;
- Introdurre, all'interno degli ambienti ferroviari, e comunque utilizzare strumentazioni, apparecchiature, attrezzature e dispositivi, difformi dagli standard prescritti da RFI, senza autorizzazione.

È obbligatorio:

- Indossare il tesserino di riconoscimento, l'uniforme/divisa e i DPI necessari;
- Impiegare solo ed esclusivamente personale informato, formato e addestrato sui rischi delle proprie attività e sulle misure da adottare;
- Impiegare attrezzature conformi alla regola d'arte, in buono stato di manutenzione, idonee al tipo di impiego, attenendosi alle istruzioni dei manuali d'uso e manutenzione;
- Rispettare i limiti di velocità per automezzi, negli ambienti ferroviari;
- Impedire, in caso di attività in quota, il transito di persone nelle aree sottostanti;
- In caso di emergenza attenersi scrupolosamente alle norme comportamentali, al piano di evacuazione, alle indicazioni del personale ferroviario addetto alle emergenze;
- Rispettare ogni altra misura preventiva impartita dal Referente Ferroviario;
- Segnalare al proprio Referente ogni eventuale situazione di pericolo riscontrata;
- Attenersi a quanto disciplinato dal proprio Documento di Valutazione dei Rischi (DVR).

11 MODALITÀ DI ACCESSO AI TRENI

L'approccio/accesso al materiale rotabile (Treni, Mezzi d'Opera) per fornire assistenza e soccorso è un'attività che non può avvenire autonomamente.

Prima di iniziare una qualsiasi attività nei pressi o a bordo del materiale rotabile è necessario prendere accordi col personale in servizio sul treno (macchinista, capotreno) o con il personale della manutenzione per i mezzi d'opera che forniranno le adeguate indicazioni per l'accesso sicuro.

12 RISCHI RELATIVI ALL'ACCESSO AI TRENI

Al fine di trasferire informazioni sui rischi specifici dell'accesso ai treni, si evidenziano i principali pericoli in cui è possibile incorrere:

1. **Rischi nelle fasi di salita e/o discesa** (salita e/o discesa non correttamente eseguita, corrimano e/o gradini sporchi o presenza di ghiaccio, etc.).

Misure di sicurezza:

- salire e/o scendere esclusivamente a rotabile fermo;
- salire e scendere reggendosi al corrimano (sempre con il volto rivolto al corrimano);
- prima di iniziare la salita e/o discesa accertare l'assenza di untuosità, umidità, ghiaccio sul corrimano e sui gradini;
- adottare un comportamento adeguato nello scendere tenendo conto della presenza di eventuali ostacoli nel suolo sottostante rispetto: rotaie, picchetti, traverse, presenza di forti pendenze nel pietrisco, oggetti abbandonati in terra, buche o assenza di appoggio.

2. **Rischi durante gli spostamenti all'interno dei rotabili** (apertura e chiusura porte interne di accesso a vetture/scompartimenti, intercomunicanti, presenza sul pavimento di ingombri quali bagagli di viaggiatori o altro, etc.).

Misure di sicurezza:

- Su mezzi d'opera è sempre vietato scendere dal lato intervalla (cioè lo spazio tra un binario e l'altro)
- Sui mezzi d'opera accertarsi sempre della chiusura con catenelle o sbarre delle aperture verso i binari;
- Sui treni prestare la massima attenzione nell'aprire e chiudere le porte scorrevoli, utilizzando le apposite maniglie o pulsanti;
- Sui treni prestare attenzione al corretto posizionamento delle pedane di passaggio da una vettura all'altra e nel percorrerle prestare attenzione che sul pavimento non siano presenti ingombri (bagagli di viaggiatori e/o altro) che possono costituire motivo d'inciampo o zone umide che potrebbero essere motivo di scivolamento.

3. **Rischi di elettrocuzione** (precauzioni sulla manipolazione di condotte elettriche)

Misure di sicurezza:

- È vietato toccare o manipolare le condotte elettriche di qualsiasi veicolo ferroviario;
- Tutte le condutture elettriche nonché le apparecchiature alle stesse connesse devono considerarsi sempre permanentemente sotto tensione.

12 DOTAZIONI ANTINFORTUNISTICHE OBBLIGATORIE

I volontari che accedono a tutte le tipologie di sedime ferroviario, anche al fine di essere riconoscibili per il coordinamento, devono:

1. Essere dotati della propria uniforme, ovvero divisa dell'associazione o corpo di appartenenza, con elementi rifrangenti;
2. Utilizzare i DPI (dispositivi di protezione individuale) come riportato al paragrafo 10.1;
3. Utilizzare la torcia per l'operatività in caso di intervento nelle ore notturne o in galleria.

Allegato A - Scheda avviso anormalità
AVVISO ANORMALITA'
SCHEDA N°
Da: Coordinatore Movimento RFI di **Data** / / **Ore**

A:

- | | | | |
|--------------------------|---|--------------|-----------|
| <input type="checkbox"/> | Sala Operativa Protezione Civile di | Fax n° | Ore |
| <input type="checkbox"/> | Sala Operativa Protezione Civile di | Fax n° | Ore |

1° Avviso Telefonico ore

CODICE PRIMA SCHEDA:
 Verde (Informazione evento) - **Giallo** (Allerta per possibile intervento) - **Rosso** (Richiesta di intervento)

Nome e Cognome **Firma DCCM**

Descrizione evento

Località /Tratta FS
 (località ferroviaria ove si è verificato l'evento – indicazione eventuale riferimento geografico/stradale non ferroviario/gps)

TIPO di EVENTO:

- Scontro tra treni Urto con ostacoli
- Deragliamento Investimento (Persone/Animali)
- Blocco circolazione con assenza tensione
- Singolo treno guasto fermo in linea
- Neve Allagamento Frana
- Incendio Terremoto
- Emergenza sanitaria con necessità quarantena
- Altro

CONSEGUENZE:

- Danni a persone**
- Disagi a persone** (condizioni climatiche avverse)
- Disagi a persone** (necessità di generi alimentari / acqua)
- Necessità di evacuazione** (Treni)
- Necessità di evacuazione** (Stazioni o altri edifici)
- Trasbordo viaggiatori su altro treno**
- Altro

Ubicazione ferroviaria dell'evento:

- Passaggio a livello Km**
- Galleria (nome)**, ingressi ferroviari Km e
- Viadotto (nome)**, estremi ferroviari Km e
- Stazione/Fermata**
- Altro**

Numero e tipo di treni coinvolti:

.....

Stima persone / viaggiatori coinvolti

.....

Stima feriti / deceduti

Persone a Ridotta Mobilità

Altro

PRESENZA DI MERCI PERICOLOSE. Fuoriuscita sostanze: **SI** - **NO**

- Senza ricadute su persone - Con ricadute su personale/viaggiatori –
- Con coinvolgimento di popolazione residente in prossimità della sede ferroviaria

Codici Pericolo/ONU: 1) / - 2) / - 3) / - 4) /

Altre Strutture /Enti allertati:

 UTG - VVFF - 118 - Pol.Fer. - altre FFO - Vigili Urbani - Altro
In casi di intervento della Protezione Civile

Possibile accesso alla sede

(indicare possibile accesso da strada all'infrastruttura ferroviaria)

Nominativo **Accompagnatore FS** – – Tel.Cel.....

Punto di incontro

AGGIORNAMENTO con Variazione CODICE prima scheda: **Data** / / **Ore**

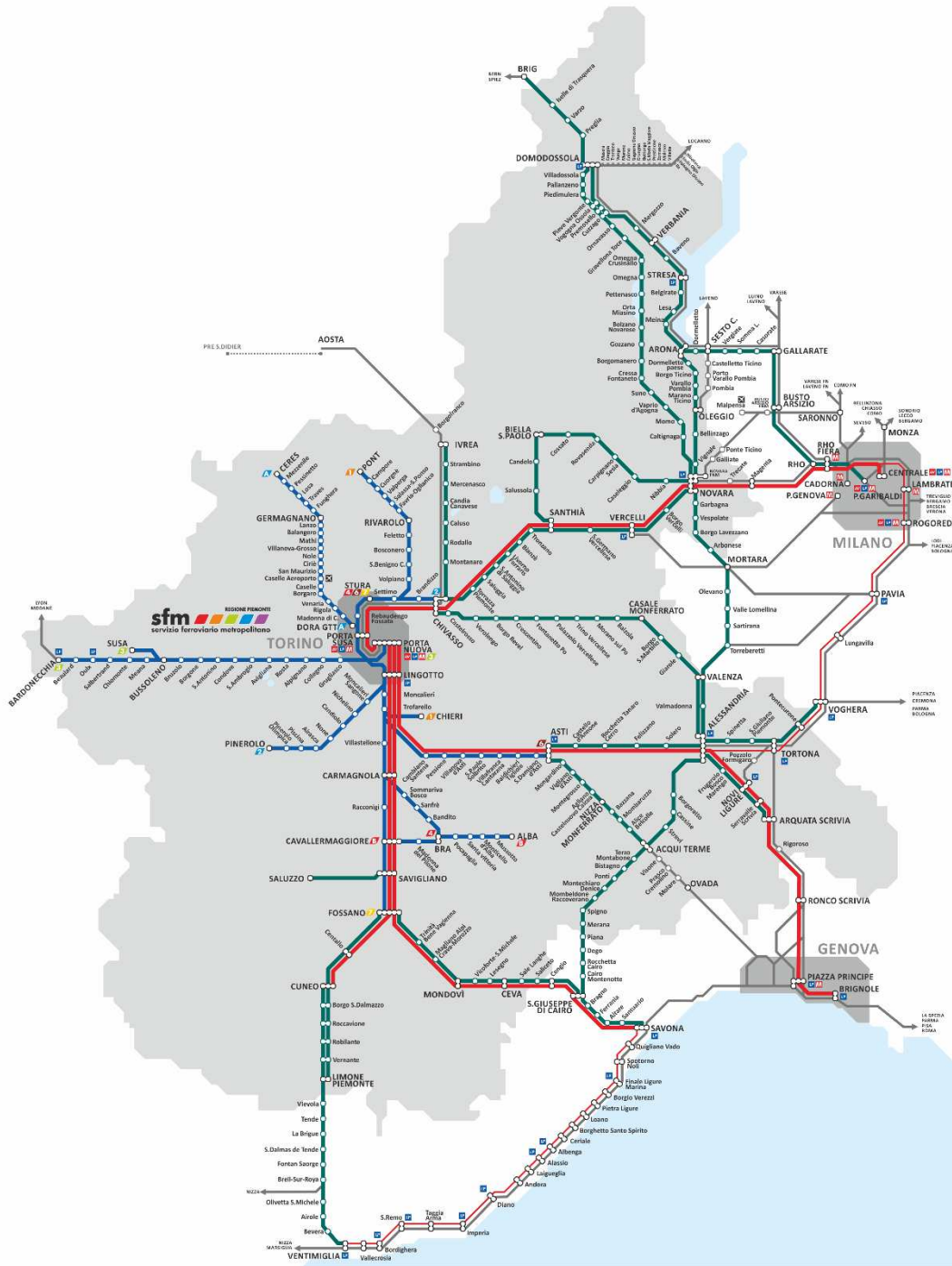
Nuovo Codice:
 Verde (Informazione evento) - **Giallo** (Allerta per possibile intervento) - **Rosso** (Richiesta di intervento)

CHIUSURA EVENTO: **data** / / **Ore**

Nome e Cognome **Firma DCCM**

Allegato B - Infrastruttura Ferroviaria in Piemonte

Le tipologie di luoghi d'intervento descritti precedentemente si riferiscono al territorio della Regione Piemonte che ricade quasi interamente nel perimetro della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Torino (DOIT) di RFI, nonché, in piccola parte, in quello della DOIT Milano e della DOIT Genova.



Allegato C - Tipologia di linee in essere sul territorio della Regione Piemonte

L'infrastruttura ferroviaria che si sviluppa sul territorio nazionale si classifica, in base all'importanza del collegamento e all'incidenza del traffico ferroviario, nelle seguenti tipologie di linee:

- Linee Fondamentali
- Linee Nodo
- Linee Complementari

Inoltre, le tipologie sopraelencate si distinguono, in base alle caratteristiche tecniche, in:

- Linee elettrificate a doppio binario
- Linee elettrificate a semplice binario
- Linee non elettrificate a doppi binario
- Linee non elettrificate a semplice binario

Di seguito si elencano le linee ricadenti sul territorio della Regione Piemonte suddivise per tipologia.

Linee Fondamentali elettrificate a doppio binario

- Torino – Milano AV (fino al limite regionale)
- Torino – Milano linea storica (fino al limite regionale)
- Torino – Alessandria
- Alessandria – Piacenza (fino al limite regionale)
- Tortona – Arquata Scrivia
- Alessandria – Arquata Scrivia
- Arquata Scrivia – Genova Piazza Principe (fino al limite regionale)
- Arquata Scrivia – Genova Sampierdarena (fino al limite regionale)
- Torino – Modane (fino al limite regionale)
- Domodossola – Milano (fino al limite regionale)

Linee Nodo elettrificate a doppio binario

- Torino – Milano (fino alla stazione di Settimo)
- Torino – Alessandria (fino alla stazione di Trofarello)
- Torino – Modane/Orbassano (fino alla stazione di Alpignano)

Linee Complementari elettrificate a doppio binario

- Torino – San Giuseppe di Cairo (fino alla stazione di Ceva)
- Alessandria – Novara
- Novara – Domodossola (fino alla stazione di Vignale)

Linee Complementari elettrificate a semplice binario

- Torino – San Giuseppe di Cairo (dalla stazione di Ceva fino al limite regionale)
- Bussoleno – Susa
- Chivasso – Ivrea
- Trofarello – Chieri
- Torino – Torre Pellice
- Carmagnola – Bra
- Fossano – Cuneo
- Cuneo – Limone
- Chivasso – Prè S. Didier (fino alla stazione di Ivrea)
- Chivasso – Alessandria (fino alla stazione di Valenza)
- Asti – Acqui Terme
- Alessandria – San Giuseppe di Cairo (fino al limite regionale)
- Alessandria – Ovada
- Acqui Terme – Ovada
- Ovada – Genova (fino al limite regionale)
- Novara – Domodossola (dalla stazione di Vignale)
- Novara – Arona (dalla stazione di Vignale)
- Oleggio – Luino (fino al limite regionale)

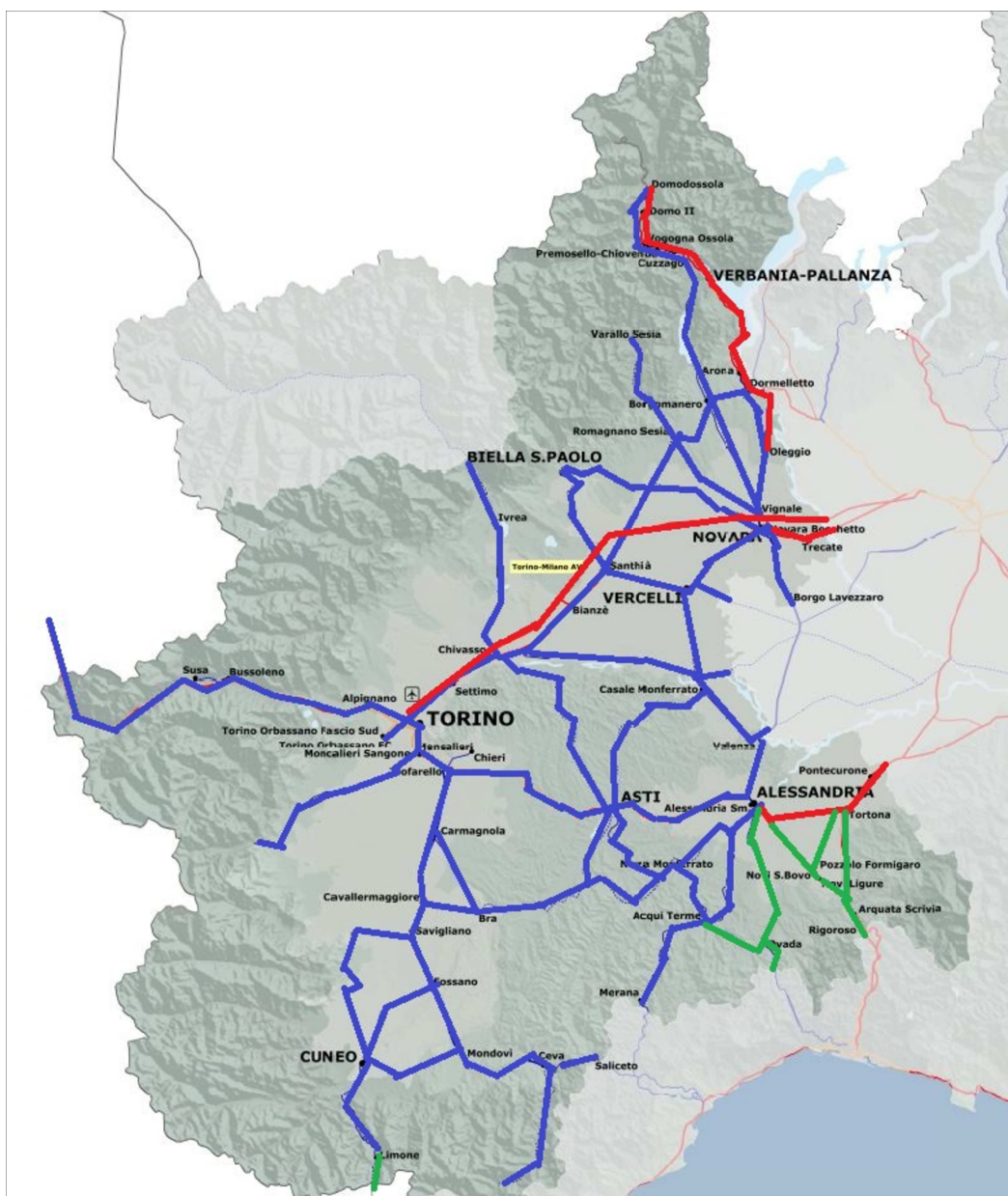
Linee Complementari non elettrificate a semplice binario

- Ivrea – Prè S. Didier (fino al limite regionale)
- Santhià – Biella – Novara
- Novara – Varallo Sesia (dalla stazione di Vignale)
- Santhià – Arona
- Vercelli – Casale Monferrato
- Vercelli – Pavia (fino al limite regionale)
- Asti – Mortara

- Chivasso – Asti
- Asti – Castagnole
- Alessandria – Cavallermaggiore (dalla stazione di Cantalupo)
- Ceva – Ormea
- Savigliano – Saluzzo – Cuneo
- Cuneo – Mondovì
- Limone – Ventimiglia (fino al limite regionale)

Sul territorio piemontese la circolazione ferroviaria è disciplinata da tre distinti Centri Coordinamento Circolazione (CCC) competenti territorialmente dislocati a:

- **Torino** (con competenza sulle linee individuate dal colore blu)
- **Milano** (con competenza sulle linee individuate dal colore rosso)
- **Genova** (con competenza sulle linee individuate dal colore verde)





RFI Protezione Aziendale
Trenitalia Protezione Aziendale

Ciò è importante perché, in funzione della localizzazione geografica dell'anormalità, sarà il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM) a notificare tempestivamente il messaggio di avviso, ovvero la relativa richiesta di intervento, alla Sala Operativa della Regione Piemonte. Avanzando la richiesta d'intervento sarà cura del DCCM stesso procedere a tutte le azioni connesse per permettere e ricevere l'intervento dei volontari.

Allegato D - Tipologie di Materiale Rotabile

Il tipo di approccio al convoglio interessato dall'anomalia varia in funzione della tipologia di materiale rotabile con il quale è effettuato il servizio.

A tal fine si distingue il traffico passeggeri in Alta Velocità (AV), Intercity e trasporto regionale.

Appartengono alla prima tipologia i seguenti materiali Trenitalia:

	Numero Vetture	Posti		Bistro (carrozza n°)	Finestrini apribili	PEDANE TRASBORDO DISABILI
		A sedere	In piedi			
ETR500	11	572+2PR M	////	5	No	//////////
ETR1000	8	455+2PR M	////	M3 (3)	No	//////////

Il servizio Alta velocità è inoltre offerto dalla Società Italo, a mezzo dei propri convogli AGV 575 e AGV 675; detti materiali offrono, in funzione del numero variabile di carrozze, n. 479 posti a sedere.

L'esodo dei viaggiatori dai convogli AV è garantito a mezzo di apposita scaletta, in dotazione a ciascun materiale; il punto di fissaggio della medesima è individuato ove più consono dal Capotreno, tenendo altresì conto della presenza di eventuali persone a mobilità ridotta (PRM).

Per quanto riguarda il servizio Intercity, la Società Trenitalia provvede al medesimo a mezzo di convogli e locomotori tra loro differenziati.

Conseguenza di quanto specificato è la considerevole variabilità del numero di vetture componenti il convoglio, e del relativo numero di passeggeri effettivamente trasportati.

L'offerta regionale invece, anch'essa prevalentemente erogata da Trenitalia, individua diverse tipologie di materiali, distinti in lunga, media ovvero breve distanza, nonché per relativa trazione (elettrica o meccanica).

Di seguito i principali convogli attualmente in esercizio:

	Numero Vetture	Posti		Bistro (carrozza n°)	Finestrini apribili	PEDANE TRASBORDO DISABILI
		A sedere	In piedi			
VIVALTO	4	126	////	No	////	//////////
MDVE	Da 3 a 11	88	////	No	////	//////////
JAZZ	5	202 - 302	145 - 209	No	////	//////////
MINUETTO	3	140	////	No	////	//////////
POP	4	299	500	No	////	1
TAF	4	469	840	No	////	//////////





L' esodo dei viaggiatori dai convogli Regionali è garantito a mezzo di apposita scaletta, in dotazione a ciascun materiale; il punto di fissaggio della medesima, è individuato ove più consono dal Capotreno.



Allegato E – Elenco dei Presidi Regionali di Protezione Civile

- a) ALESSANDRIA – Fraz. San Michele, via Remotti 67;
- b) FOSSANO (CN) – Via Granatieri di Sardegna, 1;
- c) VERBANIA – Via dell’Industria, 19/B;
- d) VERCELLI – Via Borasio, 6.
- e) DRUENTO (TO) – Via Meucci, 5
- f) BIELLA – Via Gersen n. 11;
- g) NOVARA – Via Repubblica n. 37 Frazione Maggiate di Gattico (NO) ;
- h) ASTI - Via del Lavoro, 83.



RFI Protezione Aziendale
Trenitalia Protezione Aziendale