



COMUNE DI RAGUSA

PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE

PARTE XII - RISCHIO GALLERIE FERROVIARIE

RELAZIONE GENERALE

Il Dirigente del Settore V

Arch. Marcello Dimartino

Il Responsabile Unico del Procedimento

Geom. Domenico Buonisi

Il Progettista

Pianif. Costanza Dipasquale

L'Assessore alla Protezione Civile

Dott. Giovanni Iacono

Il Sindaco

Avv. Giuseppe Cassì

L'Ufficio Comunale di Protezione Civile

Angelo Giurdanella
Emilia Distefano
Giuseppe Schembari
Angela Cicero
Francesco Malandrino
Nunzio Iacono
Roberto Digrandi
Angela Carfi

Collaboratori

Volontari del Gruppo Comunale e del Servizio Civile:
Mariangela Antoci
Laura Tribastone
Giulia Baglieri
Simone Rollo
Giorgio Donzella

SOMMARIO

INTRODUZIONE.....	2
1. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	3
2. LE COMPETENZE.....	5
2.1 Pianificazione di emergenza e gestione delle operazioni	5
2.2 Soccorso e assistenza alla popolazione.....	5
2.3 Il Piano di Emergenza e Soccorso della Provincia di Ragusa	6
3. CARATTERISTICHE DELLA LINEA FERROVIARIA IN GALLERIE	8
3.1 Sistema Gallerie Ragusa -Perato.....	10
3.2 Sistema Gallerie Ottaviano -Fiumara Grande	13
3.3 Galleria Petrulli	16
4. GLI SCENARI DI RISCHIO	18
4.1 Misure di sicurezza delle gallerie presenti	18
4.2 Scenari incidentali di riferimento	21
5. IL MODELLO DI INTERVENTO.....	28
5.1 Fasi di allerta e procedure della RFI.....	28
Responsabile Operativo per L'emergenza (ROE)	28
Responsabile della Galleria (Rdg) e/o Responsabile della Sicurezza (RDS).....	29
Squadra per l'Intervento Interno (SDI) della RFI	29
Sala Gestione Crisi.....	30
5.2 Segnalazione dell'evento e della fase di allarme	31
5.3 Procedure operative degli enti.....	32
Prefettura e Centro Coordinamento Soccorsi	32
Comando Provinciale Vigili del Fuoco	32
Questura – Comandi Provinciali Arma dei Carabinieri	33
Sala Operativa SUES 118	33
S.O.R.I.S. e Dipartimento Regionale di Protezione Civile	33
5.4 Procedure operative delle strutture comunali di Protezione Civile.....	34
5.5 Aree di Emergenza Sanitaria	36
5.6 Direzioni Tecniche d'intervento (D.T.I.)	36
5.7 Esodo dei viaggiatori dalla galleria	36
5.8 Soccorso ai viaggiatori diversamente abili.....	37
ALLEGATO 12.1 RISCHIO GALLERIE FERROVIARIE	

INTRODUZIONE

L'Italia è il Paese europeo che conta il più alto numero di gallerie ferroviarie per un totale di circa il 10% della intera infrastruttura ferroviaria, a causa della particolare conformazione orografica del territorio. La rete in esercizio gestita da RFI presenta, infatti, un'estensione di circa 16.800 km. Le gallerie di lunghezza maggiore di 100 m raggiungono uno sviluppo di circa 1.518 km, di cui oltre il 50% a doppio binario.

L'elevato numero di gallerie e il verificarsi di alcuni incidenti nelle opere sotterranee delle infrastrutture viarie di trasporto hanno fatto sì che il tema della sicurezza diventasse centrale per la progettazione funzionale delle gallerie.

Nel territorio comunale si sviluppa la linea ferroviaria CALTANISSETTA-XIRBI-SIRACUSA, che in parte si sviluppa all'interno di gallerie, attraversando anche il sottosuolo del centro abitato. È dunque fondamentale prendere in considerazione i rischi derivanti da tali strutture, attraverso piani di intervento da attivare in caso di emergenza; all'interno delle gallerie possono infatti verificarsi eventi incidentali, che possono determinare un grave pericolo per le persone, per la città e per l'ambiente.

1. RIFERIMENTI NORMATIVI

In materia di sicurezza delle gallerie ferroviarie, la normativa risulta particolarmente complessa in quanto derivante da diverse fonti, anche comunitarie, e si intreccia con le norme sulla prevenzione degli incendi.

Il primo riferimento in materia di sicurezza in galleria è costituito dalle “Linee guida per il miglioramento della sicurezza nelle gallerie ferroviarie” redatte nel 1997 da un gruppo composto da membri del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e delle Ferrovie dello Stato illustrando criteri progettuali per il miglioramento della sicurezza da adottare in fase progettuale e gestionale nelle gallerie di lunghezza compresa tra 5 e 20 km.

A livello nazionale, la principale normativa di riferimento si individua in una fonte regolamentare di livello secondario: il Decreto Interministeriale “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie”, emesso il 28 ottobre 2005 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’interno, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell’8 aprile 2006, che comprende una metodologia di analisi dei rischi. Il DM 28/10/2005 descrive le misure/predisposizioni di sicurezza di natura preventiva, mitigativa e facilitativa dell’esodo e/o del soccorso da adottare nelle varie fasi di costruzione, esercizio e manutenzione delle gallerie mediante la definizione di requisiti minimi e requisiti integrativi.

Successivamente, in ambito europeo, è stata pubblicata la Specifica Tecnica di Interoperabilità “Safety in Railway Tunnels” (STI-SRT), approvata con Decisione della Commissione Europea del 20 Dicembre 2007 (GUCE del 07/03/2008), entrata in vigore negli Stati membri dell’UE dal 1° Luglio 2008 e successivamente aggiornata con il Regolamento UE n° 1303/2014 della Commissione del 18/11/2014, in vigore dal 1° Gennaio 2015.

L’entrata in vigore della STI-SRT nel 2008 ha dato vita in Italia ad un doppio regime normativo: da un lato la Specifica Tecnica di Interoperabilità, da applicare ai sottosistemi nuovi, ristrutturati o rinnovati della rete ferroviaria europea, dall’altro il DM 28/10/2005, da applicare ai sottosistemi nuovi e a quelli già in esercizio all’entrata in vigore del Decreto.

La coesistenza di entrambe le Norme ha inoltre creato sovrapposizioni e disallineamenti non indifferenti che riguardano il differente approccio metodologico alla sicurezza e i requisiti di sicurezza da realizzare. Per quanto riguarda i requisiti da soddisfare, le principali differenze tra la STI-SRT e il DM per il sottosistema “Infrastruttura” sono relative a: uscite/accessi di emergenza, impianto idrico antincendio in galleria, resistenza al fuoco delle strutture, impianto telefonico di emergenza (vivavoce) e di diffusione sonora, aree di triage, piazzole per l’elisoccorso e disponibilità di attrezzature di soccorso.

Infine, il quadro normativo di riferimento è stato ulteriormente modificato dalle disposizioni emanate dalla Legge del 24/03/2012 n° 27 recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”; per le gallerie ferroviarie in esercizio, tale Legge ha di fatto bloccato la realizzazione degli interventi per l’adeguamento ai requisiti di sicurezza del DM, che risulta subordinata all’armonizzazione attualmente in corso dello stesso Decreto Ministeriale con la STI-SRT, a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Principali riferimenti normativi:

- D.L. n. 343 del 07/09/2001 recante “Disposizioni urgenti per assicurare il coordinamento operativo delle strutture preposte alle attività di protezione civile”, convertito con legge 9 novembre 2001 n. 401;
- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 28 ottobre 2005 concernente la “sicurezza nelle gallerie ferroviarie”;
- Direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri emanate il 6 dicembre 2006 e il 3 dicembre 2008;
- Circolare n.33845 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 12 aprile 2010;
- Decreto Legge n. 1 del 24-1-2012, convertito nella legge n. 27 del 27-3-2012, recante “Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività”
- Regolamento UE 1303/2014 del 18-11-2014 (STI – Specifica Tecnica di Interoperabilità), con cui viene rivista e nel contempo abrogata la Direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo .
- Nota n.14343 del 17/11/2015 del “Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile Direzione Centrale per l'emergenza e il soccorso tecnico” per quanto riguarda alle indicazioni relative al ruolo dei Vigili del Fuoco e la praticabilità delle azioni di soccorso.

2. LE COMPETENZE

2.1 PIANIFICAZIONE DI EMERGENZA E GESTIONE DELLE OPERAZIONI

La rete ferroviaria è gestita dall'azienda **Rete Ferroviaria Italiana (RFI)**, che si occupa di elaborare ed attivare il Piano di Emergenza Interna (PEI), che ha lo scopo di organizzare ed assicurare il coordinamento tra i servizi di emergenza predisposti da RFI, dalle fasi di segnalazione dell'incidente a quelle di gestione dell'intervento. L'obiettivo è quello di fronteggiare l'evento in maniera adeguata e tempestiva, al fine di:

- contenere i disagi alle persone accidentalmente coinvolte;
- limitare l'espandersi dei danni;
- garantire il ripristino delle normali condizioni di esercizio in assoluta sicurezza.

In caso di emergenza la RFI, in relazione all'evento verificatosi, si occupa di dichiarare lo stato di preallarme o allarme, e comunica un eventuale situazione di emergenza alla Prefettura, al Comando dei Vigili del Fuoco, alle Forze dell'Ordine e al Servizio Sanitario, con le informazioni relative a: la tipologia dell'evento, del treno, del sito, il numero dei passeggeri, del personale in servizio, le condizioni fisiche, presenza di feriti o deceduti, presenza di disabili, la dislocazione del carrello e i tempi di intervento della squadra per l'Intervento Interno. In caso di emergenza RFI attiva le proprie procedure interne stabilite nel PEI, con l'individuazione del Responsabile Operativo per l'Emergenza (ROE) e l'eventuale istituzione della Sala di Gestione Crisi, per gestire le operazioni di emergenza in carico a RFI e le misure per ripristinare l'esercizio ferroviario; il personale di RFI si coordina e fornisce supporto ai Vigili del Fuoco per le operazioni di soccorso ed esodo dei passeggeri e alla sala operativa SUES 118 per l'assistenza sanitaria ai feriti.

Il **Prefetto** assume, in relazione alla situazione di emergenza, le iniziative di competenza in materia di ordine e sicurezza pubblica e attiva il Centro Coordinamento e Soccorsi per la gestione coordinata delle operazioni di emergenza. La Prefettura si occupa inoltre di redigere ed attuare il Piano di Emergenza e Soccorso (PES), che costituisce uno strumento indispensabile per un'efficace opera di soccorso da parte di tutti gli enti coinvolti; obiettivo primario del piano è quello di individuare le procedure operative che consentano, in funzione degli scenari incidentali di riferimento, le più efficaci azioni di contrasto alle situazioni di emergenza e, in particolare, il salvataggio delle persone coinvolte dall'evento incidentale.

2.2 SOCCORSO E ASSISTENZA ALLA POPOLAZIONE

Il **Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco** assume, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 10, comma 1, del Codice di PC, la direzione e la responsabilità del coordinamento operativo del soccorso tecnico indifferibile e urgente e di ricerca e salvataggio, in raccordo con le altre componenti e strutture operative del Servizio nazionale della protezione civile coinvolte. Il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco o chi lo rappresenta, giunto sul posto, assume la funzione di Responsabile delle operazioni di soccorso (ROS) stabilendo le modalità operative da adottare (recependo le direttive del CCS, se istituito), in particolare:

- Procedere all'evacuazione dalle aree all'interno della galleria verso l'aperto e soccorrere le persone che non sono in grado di raggiungere da sole l'imbocco della galleria
- Fornire una prima assistenza alle persone evacuate

- Fornire un soccorso iniziale a persone con gravi ferite
- Liberare persone intrappolate
- Intervenire contro eventuali incendi

Le **Forze dell'Ordine** (Questura, Comandi Provinciali Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza) si occupano di coordinare, in fase di emergenza, il servizio di ordine pubblico e adottano le misure necessarie per garantire gli spostamenti dei mezzi di soccorso, con il supporto della Polizia Municipale.

La **Sala Operativa SUES 118**, con la collaborazione della Croce Rossa Italiana e dell'ASP, assicura il primo soccorso presso l'area individuata, attraverso l'istituzione di presidi medici presso le aree di emergenza sanitaria individuate nel Piano di Emergenza e Soccorso (PES), e l'eventuale inoltro presso le strutture sanitarie.

I **Sindaci e la Protezione Civile** dei comuni interessati dall'evento forniscono il supporto tecnico e logistico necessario agli Enti preposti alla gestione degli interventi, coordinandosi con questi attraverso il Centro Coordinamento e Soccorso, se istituito, anche attraverso l'attivazione del Centro Comunale di Coordinamento con le funzioni di supporto ritenute necessarie. Le funzioni in emergenza riguardano:

- Operazioni di soccorso e di assistenza alle persone interessate
- Attività di informazione alla popolazione
- Emettere le necessarie ordinanze di competenza in materia di viabilità, trasporti, sanità e servizi essenziali
- Attrezzare le aree di emergenza individuate nel Piano di Emergenza e Soccorso (PES) e nel Piano Comunale di Protezione Civile
- Attività relative alla viabilità ed ordine pubblico, per l'accesso dei mezzi di soccorso e l'evacuazione della popolazione coinvolta

2.3 IL PIANO DI EMERGENZA E SOCCORSO DELLA PROVINCIA DI RAGUSA

La Prefettura - UTG di Ragusa ha elaborato ed approvato nel novembre 2021 il Piano di Emergenza e Soccorso (PES) per le gallerie ferroviarie in Provincia di Ragusa, comprendente:

- Ragusa – Perato (Comune di Ragusa)
- Ottaviano - FiumaraGrande (Comune di Ragusa)
- Modica (Comune di Modica)

Il Piano di Emergenza e Soccorso (PES) per le gallerie ferroviarie Ragusa- Perato, Ottaviano-Fiumara Grande, Modica, è finalizzato al coordinamento delle attività degli Enti ed Uffici competenti al fine di prevenire e fronteggiare i rischi connessi a possibili eventi incidentali che possono originarsi all'interno delle medesime gallerie e relative pertinenze, che potrebbero dare luogo ad un pericolo grave, immediato o differito alle persone, all'ambiente, ai beni presenti all'esterno della stessa infrastruttura.

Il Piano è elaborato sulla base del Piano di Emergenza Interno (PEI), redatto dalla Rete Ferroviaria Italiana (RFI) delle singole gallerie e sistemi di gallerie.

Le gallerie oggetto del PES rientrano tra quelle normate dall'art. 11 del DM 28-10-2005 "Gallerie in esercizio" che al punto "4" recita: *"I lavori di adeguamento delle gallerie.... devono essere realizzati entro quindici anni dall'entrata in vigore del presente decreto"*, fissando, quindi, all'anno 2021 il termine entro cui il Gestore dell'Infrastruttura deve attuare gli interventi di adeguamento.

Con riferimento al detto art. 11 del DM 28-10-2005, RFI ha verificato la rispondenza delle gallerie in esercizio ai requisiti minimi (punto 1 e allegato II) e, sulla base delle risultanze, nel caso che detti requisiti non siano già soddisfatti, ha predisposto a livello nazionale un piano di interventi di natura infrastrutturale (punto 2) e sono stati richiesti i necessari finanziamenti per l'adeguamento delle criticità presenti ai requisiti minimi entro il 2021.

Considerato che il successivo Decreto Legge n. 1 del 24-1-2012, convertito nella legge n. 27 del 27-3-2012, all'art. 53, punto 2, recita: *"Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea"*, RFI ha di fatto sospeso i piani di intervento, adottando per i requisiti minimi il Regolamento UE 1030/2014 (STI). Inoltre tali gallerie risultano sotto il limite di rischio minimo e non rientrano tra le priorità di adeguamento.

il PES viene elaborato sulla base che un dispositivo preordinato è fondamentale per facilitare azioni integrate e coordinate con altre strutture operative dei sistemi del soccorso e per fronteggiare efficacemente le conseguenze di un evento critico, pur nella consapevolezza che le gallerie descritte in epigrafe non sono al momento rispondenti ai requisiti minimi di sicurezza di cui all'allegato II del DM 28/10/2005 ed in attesa degli adeguamenti nei tempi previsti dal medesimo decreto.

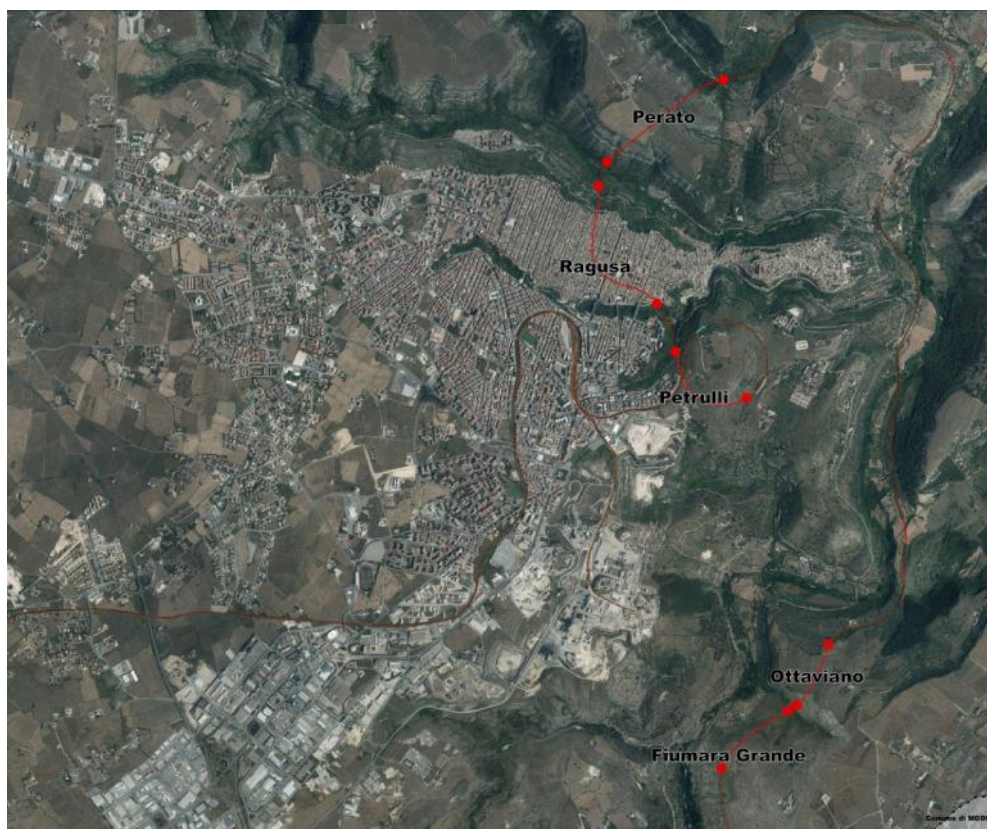
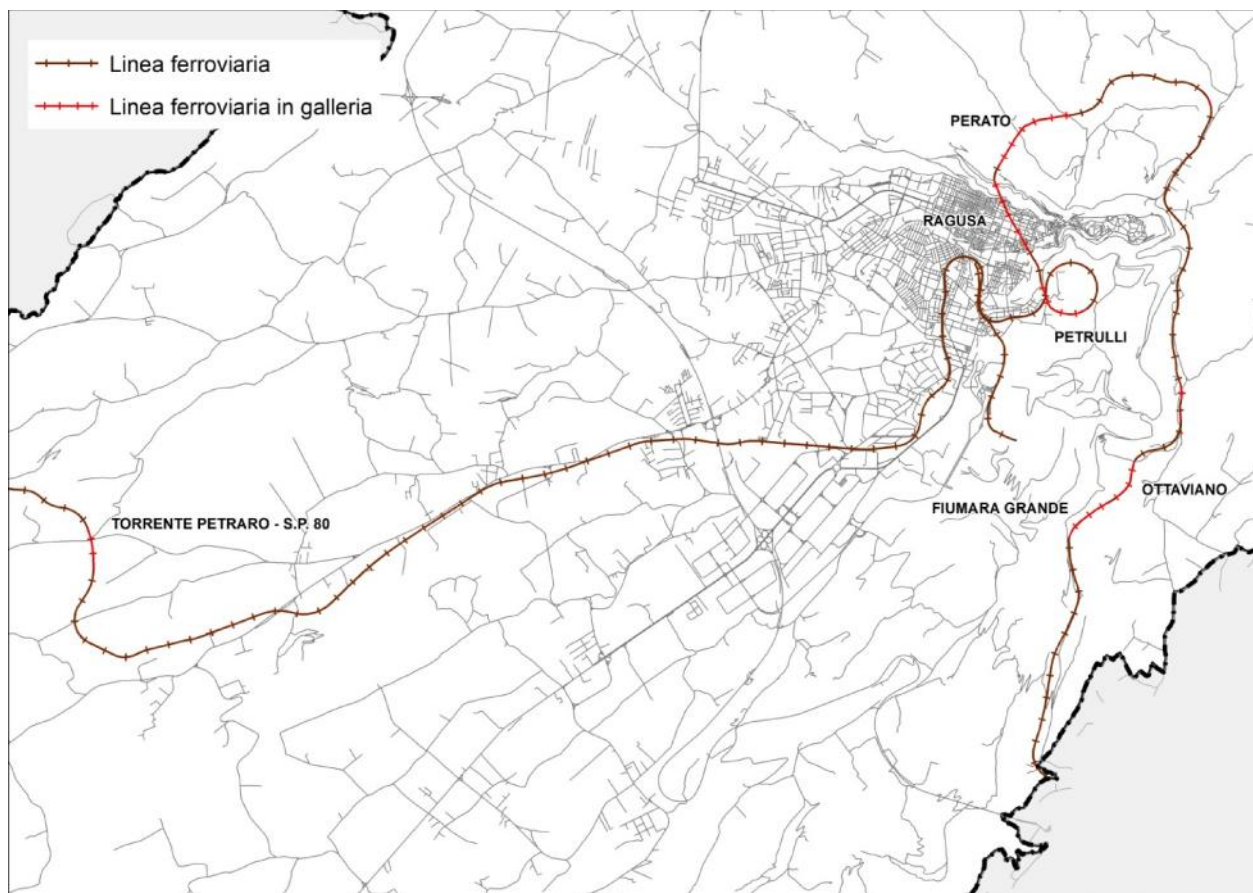
Al fine di verificare l'efficacia del Piano, in termini di completezza delle emergenze ipotizzate e adeguatezza delle risorse predisposte, sono previste delle esercitazioni per tutto il Personale coinvolto nella gestione dell'emergenza.

3. CARATTERISTICHE DELLA LINEA FERROVIARIA IN GALLERIE

Il Comune di Ragusa è attraversato dalla linea ferroviaria Caltanissetta-Xirbi-Siracusa, che si estende per circa 45,3 km, attraversando il territorio nella parte centrale, dal Comune di Modica e quello di Comiso. La rete è stata realizzata in tempi diversi; il tratto Siracusa-Gela-Canicattì, che interessa il territorio comunale, è stato inaugurato tra il 1880 e il 1893. La linea non è dotata di TE (trazione elettrica).

Oltre 5 km di linea ferrata si trovano all'interno di gallerie, situate principalmente nel tratto Ragusa – Modica in corrispondenza del centro urbano principale, al fine di attraversare i dislivelli del sistema delle cave della valle dell'Irminio; un tratto di oltre un chilometro attraversa il centro storico superiore della città di Ragusa, da Cava Santa Domenica a cava San Leonardo.

GALLERIE	LUNGHEZZA MT
Ragusa	1.125
Perato	1.038
Fiumara Grande	643
Ottaviano	499
Petrulli	754
Petrulli	90
Cava Misericordia	80
Cava Santa Domenica	41
Valle dell'Irminio	186
Valle dell'Irminio	88
Valle dell'Irminio	74
Torrente Petrarò - SP 80	80
Torrente Petrarò - SP 80	478
TOTALE	5.178



3.1 SISTEMA GALLERIE RAGUSA -PERATO

Le caratteristiche principali del Sistema Gallerie Ragusa -Perato, lungo 2143 metri e compreso tra la progressiva chilometrica Km 309+876 (lato Ragusa) e Km 312+019 (lato Ragusa Ibla), nonché i requisiti e le predisposizioni di sicurezza presenti nell'infrastruttura sono rilevabili dal PEI, gli accessi al sistema gallerie sono coincidenti con gli imbocchi rispettivamente lato Ragusa e lato Ragusa Ibla.

Galleria Ragusa

LUNGHEZZA: 940 MT



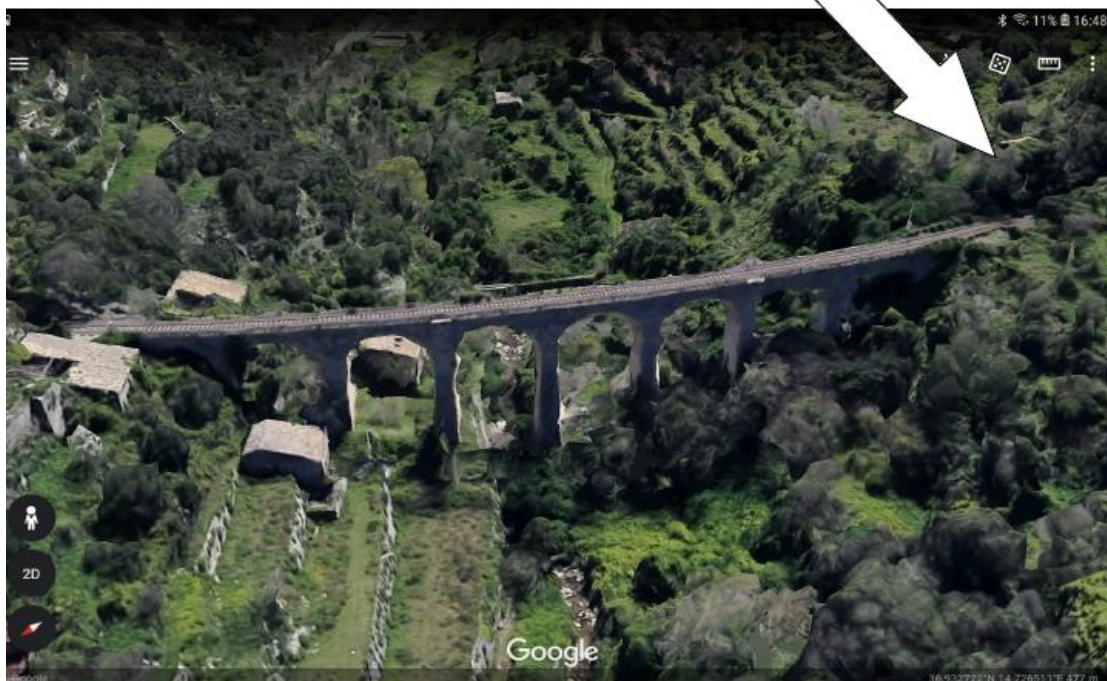
IMBOCCO GALLERIA RAGUSA - Raggiungibile da Via Carlo A. dalla Chiesa (Ragusa)

36°55'24.5"N 14°43'56.1"E - 36.923463, 14.732244



SBOCCO GALLERIA "RAGUSA" - Raggiungibile da via della Valle e Via Monelli

36°55'52.0"N 14°43'39.1"E - 36.931106, 14.727536



Galleria Perato (Cava S. Leonardo – Cava Misericordia)

LUNGHEZZA: 1.017 MT

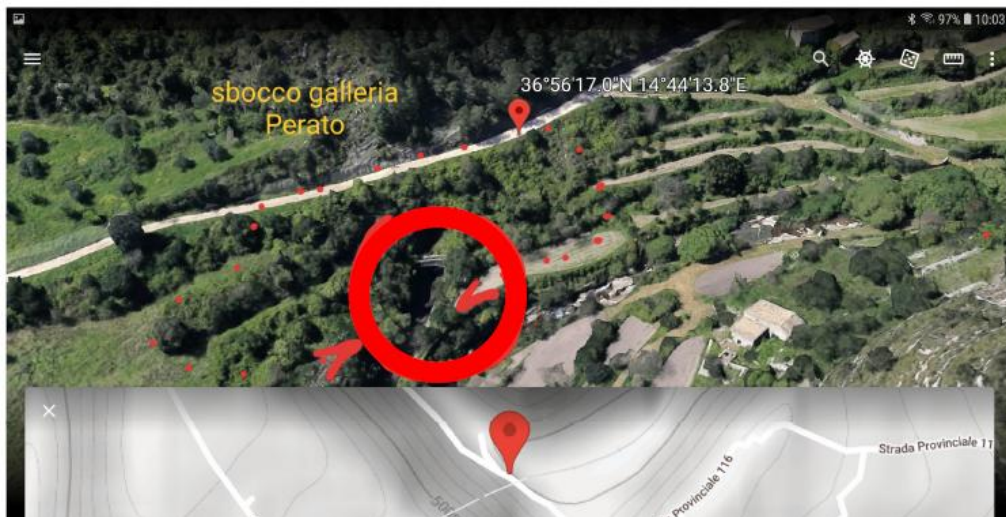


IMBOCCO GALLERIA PERATO Cava San Leonardo - Raggiungibile da Via della Valle- Via Monelli
36°55'57.5"N 14°43'41.3"E - 36.932644, 14.728148



SBOCCO GALLERIA PERATO Cava Misericordia - Raggiungibile da S.S. 194, Contrada Monte, S.V. 219 Cava Ciaramiri

36°56'16.9"N 14°44'15.4"E - 36.938024, 14.737597



3.2 SISTEMA GALLERIE OTTAVIANO -FIUMARA GRANDE

Le caratteristiche principali del Sistema Gallerie "Ottaviano -Fiumara Grande", lungo 1233 metri e compreso tra la progressiva chilometrica Km 318+808 (lato Ragusa Ibla) e Km 320+041 (lato Modica), nonché i requisiti e le predisposizioni di sicurezza presenti nell'infrastruttura sono rilevabili dal predetto PEI, gli accessi al sistema gallerie sono coincidenti con gli imbocchi rispettivamente lato Ragusa Ibla e lato Modica.

Galleria Ottaviano (Valle dell'Irminio - S.S. 194)

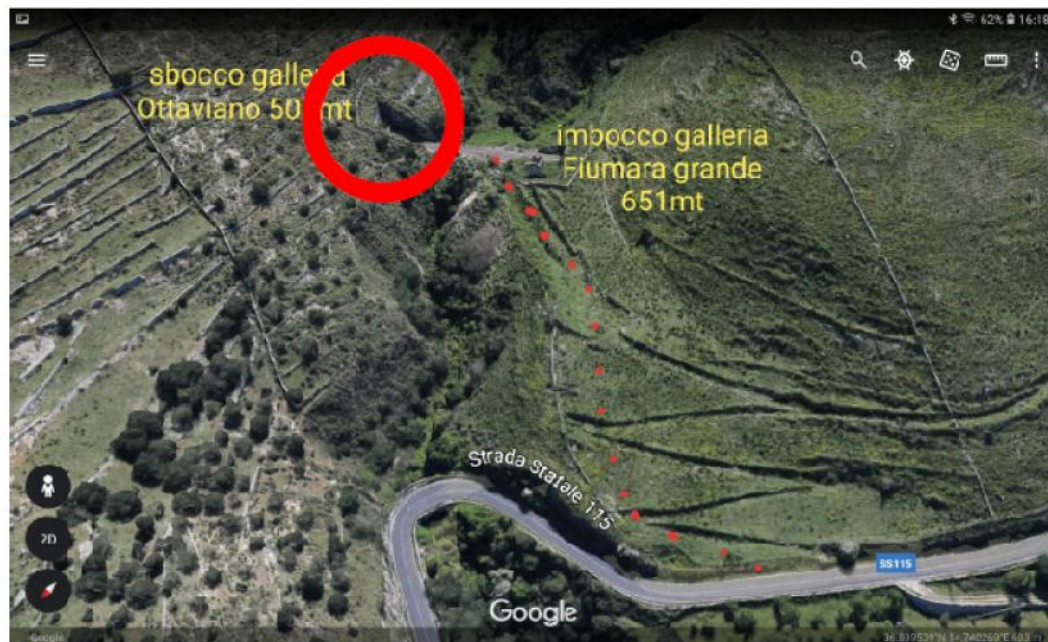
LUNGHEZZA: 506 MT



IMBOCCO GALLERIA "OTTAVIANO" - Raggiungibile da S.S. 194 - Contrada Ceddone
36°54'05.1"N 14°44'46.1"E - 36.901418, 14.746130

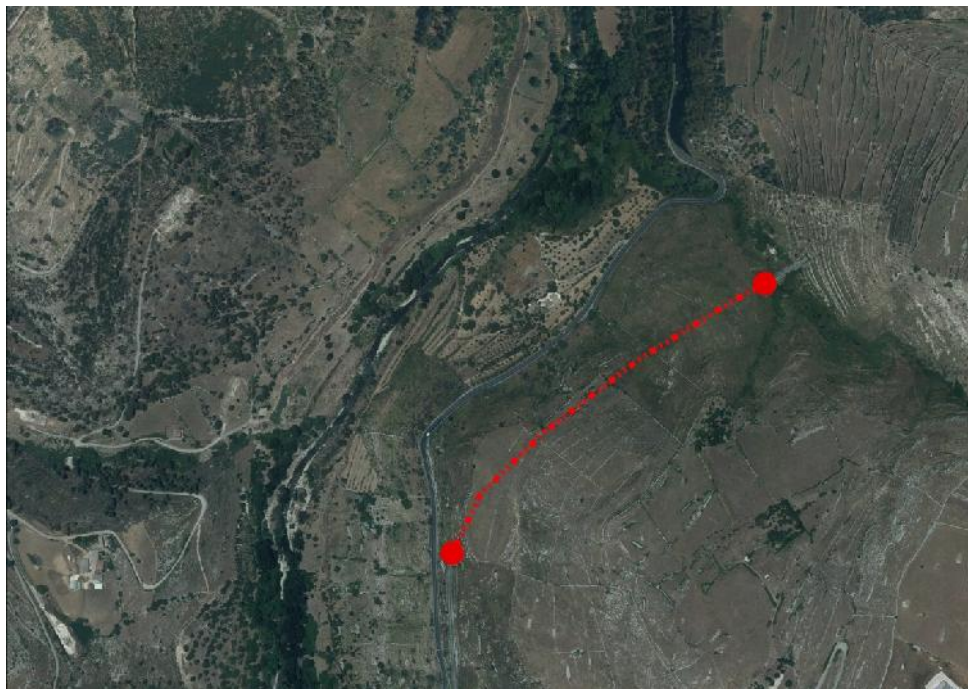


SBOCCO GALLERIA "OTTAVIANO" - Raggiungibile da S.S. 194
36°53'50.7"N 14°44'37.0"E - 36.897410, 14.743610

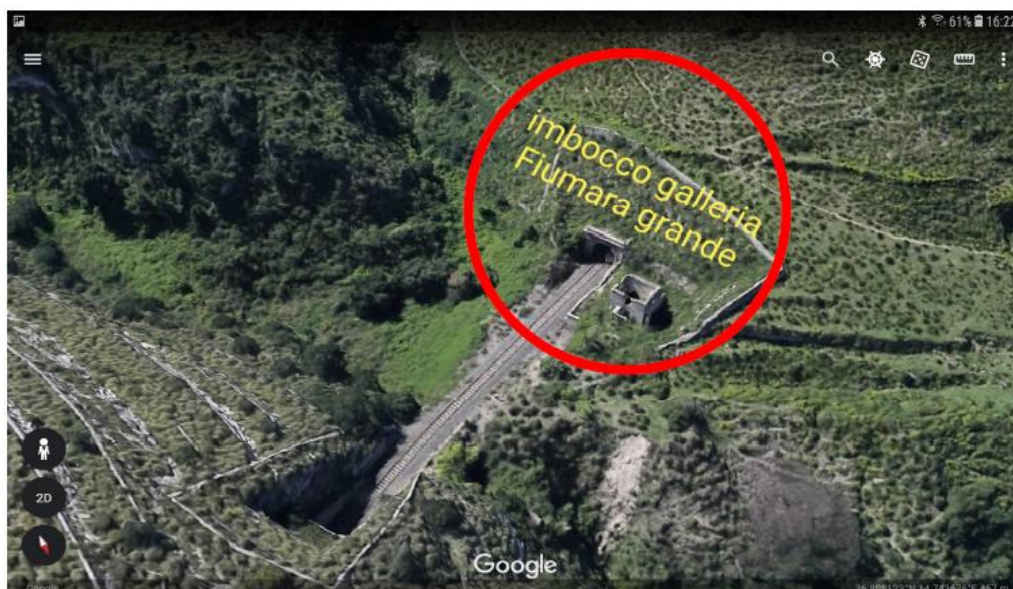


Galleria "Fiumara Grande"

LUNGHEZZA: 651 MT



IMBOCCO GALLERIA "FIUMARA GRANDE" - Raggiungibile da S.S. 194
36°53'49.5"N 14°44'34.5"E - 36.897070, 14.742917



SBOCCO GALLERIA "FIUMARA GRANDE" - Raggiungibile da S.S. 194
36°53'36.0"N 14°44'15.2"E - 36.893335, 14.737547



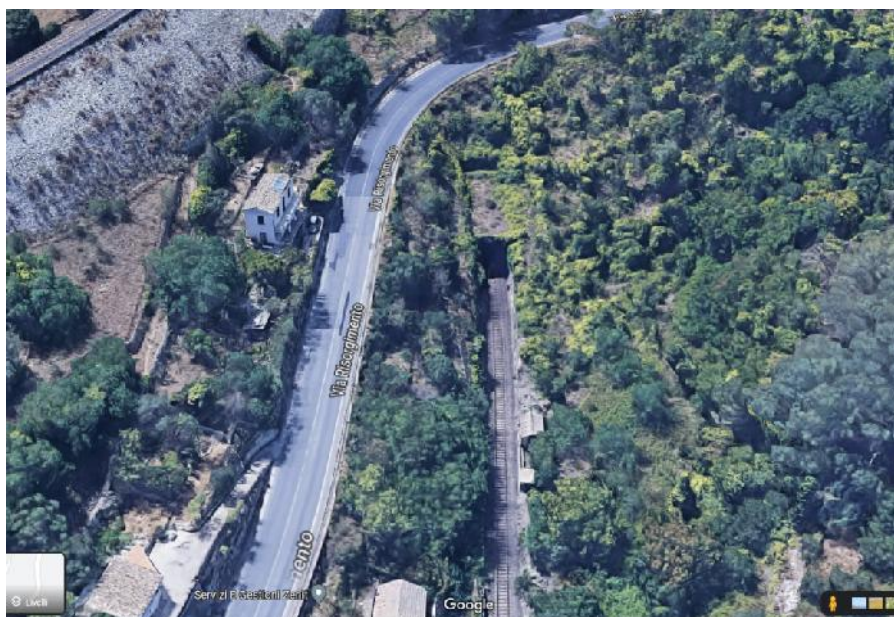
3.3 GALLERIA PETRULLI LUNGHEZZA: 755 MT



IMBOCCO GALLERIA PETRULLI – Raggiungibile da Via Risorgimento, Strada Vicinale N° 202
36°55'02.4"N 14°44'22.2"E - 36.917339, 14.739494



IMBOCCO GALLERIA PETRULLI – Raggiungibile da Via Risorgimento
36°55'13.2"N 14°44'01.5"E - 36.920343, 14.733750



4. GLI SCENARI DI RISCHIO

Il decreto interministeriale del 28 ottobre 2005 detta disposizioni comuni per tutte le gallerie ferroviarie «già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progettazione, ubicate sull'infrastruttura ferroviaria e sulle reti regionali non isolate». Le norme distinguono scrupolosamente diverse categorie gallerie ferroviarie e, in particolare quelle:

- di lunghezza compresa tra 500 m e 1000 m.;
- di lunghezza superiore a 1.000 m.;
- di lunghezza non superiore a 2 km;
- di lunghezza superiore a 2000 m.;
- di lunghezza superiore a 3.000 m.;
- di lunghezza superiore a 5000 m.;
- di lunghezza superiore ai 9000 m.

La categoria di riferimento è, comunque, la galleria di lunghezza superiore a 1.000 m., alla quale si applicano tutte le disposizioni del provvedimento in esame e, in particolare, quelle di cui all'art. 11, norma chiave del provvedimento in esame, che si occupa dei requisiti minimi di sicurezza che devono essere presenti in ciascuna galleria ferroviaria superiore a 1.000 m.

4.1 MISURE DI SICUREZZA DELLE GALLERIE PRESENTI

Facendo riferimento ai dettami dell'art. 11 e dell'allegato II del DM 28-11-2005 le misure minime di sicurezza nelle gallerie sono le seguenti:

Deviatori in galleria

Assenti

Tipologia della galleria

monotubo a semplice binario senza tunnel di servizio

Caratteristiche di rivestimento

Muratura conci di pietrame. Sezione trasversale sagoma di transito tipo FS

Nicchie:

- Ragusa n° 30 nicchie lato dx senso progressiva crescente della galleria, con passo 30 metri circa;
- Perato n° 33 nicchie lato dx senso progressiva crescente della galleria, con passo 30 metri circa;
- Ottaviano n° 16 nicchie lato dx senso progressiva crescente della galleria, con passo 30 metri circa;
- Fiumara Grande n° 16 nicchie lato dx senso progressiva crescente della galleria, con passo 30 metri circa;

Dimensioni nicchie: L.1,60 P.1,00 H.1,90

Pozzi di areazione

assenti

Nicchioni

assenti

Cameroni

assenti

Finestre

assenti

Vie di esodo

assenti

Marciapiedi

assenti

Sistema di radiocomunicazione

non presente

Protezione e controllo degli accessi

non presente

Impianto idrico antincendio e relative attrezzature (manichette, lancia, divisori, ecc.)

non presente

Segnaletica di emergenza

- Cartelli indicanti le vie di esodo e le uscite dalla galleria: non presente
- Cartelli indicanti le attrezzature e gli impianti di emergenze (idrico antincendio, messa a terra di sicurezza, ecc.): non presente
- Cartelli indicanti le attrezzature di emergenza per le squadre di soccorso e i dispositivi di protezione per i viaggiatori: non presente

Illuminazione di emergenza

non presente

Sistema controllo fumi nelle vie di esodo

non presente

Impianti telefonico di emergenza (viva/voce) e di diffusione sonora

non presente

Impianto di radiopropagazione in galleria GSMR

non presente

Impianto di radiopropagazione in galleria GSMP

presenteTIM

Disponibilità di energia elettrica per le squadre di soccorso

non presente

Mezzi di soccorso

Per il soccorso via strada ferrata ci si può avvalere del Carrello (Mezzo d'opera di manutenzione di RFI) di norma in sosta nella Stazione di Ragusa, che, comunque, per necessità manutentive può trovarsi in via momentanea in una delle stazioni di giurisdizione del Nucleo Manutentivo di Ragusa. Il carrello ha un cassone di metri 2,70 x 3,00 per eventuale carico di attrezzature ma non dispone di gru. In dotazione ha due estintori di 6 kg come da norma ed è dotato di faretti a led con potenza luminosa di 30.000 lumen. Per il carico di attrezzature, eventualmente, ci si può avvalere della gru in dotazione all'autocarro in dotazione allo stesso Nucleo Manutentivo.

Armadio di sicurezza con relative dotazioni

non presente

Disponibilità attrezzature di soccorso presenti presso il magazzino del Nucleo Manutentivo IS di Ragusa collocato nella Stazione di Ragusa

- N. 1 unità di Carrello manuale su rotaia
- N. 1 unità di Sistema di radiocomunicazioni tipo Walkie-Talkie
- N. 1 unità di Sistema antincendio spallabile ad acqua micronizzata
- N. 1 unità di Torre faro portatile a batteria in trolley
- N. 1 unità di Ventilatore a batteria pieghevole
- N. 1 unità di Kit da sfondamento con fucile ad aria

Per l'utilizzo della sopraelencata attrezzatura i referenti da contattare sono i seguenti:

- Capo Unità Manutentiva IS (CUM IS)
- Capo Unità Manutentiva Lavori (CUM LV)
- Coordinatore Esercizio Infrastruttura (CEI)

Vedasi riferimenti telefonici riportati nell'allegato 2

L'attrezzatura disponibile, in caso di necessità, sarà collocata all'interno del Mezzo d'Opera di RFI tramite automezzo idoneo per il trasporto del materiale dal magazzino alla sede ferroviaria, messo a disposizione dal Nucleo Manutentivo LV di Ragusa.

Al fine di agevolare le operazioni di soccorso, nelle more dell'adeguamento delle Gallerie ai sensi del DM 25/10/2005, RFI ha proceduto all'acquisto delle attrezzature sopra indicate, ed è stato inoltre definito d'intesa con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, un cronoprogramma per la fornitura di tutte le attrezzature ritenute funzionali per il pronto intervento in caso di emergenza.

In allegato 8, si riporta il cronoprogramma di acquisto con la relativa tempistica di approvvigionamento delle attrezzature.

4.2 SCENARI INCIDENTALI DI RIFERIMENTO

Con riferimento al DM 28/10/2005 – Allegato III 3.2, gli scenari incidentali di riferimento, relativi all'emergenza in galleria, sono stati identificati in base all'insorgenza dei seguenti eventi critici iniziatori:

- incendio
- deragliamento
- collisione

Scenari previsti:

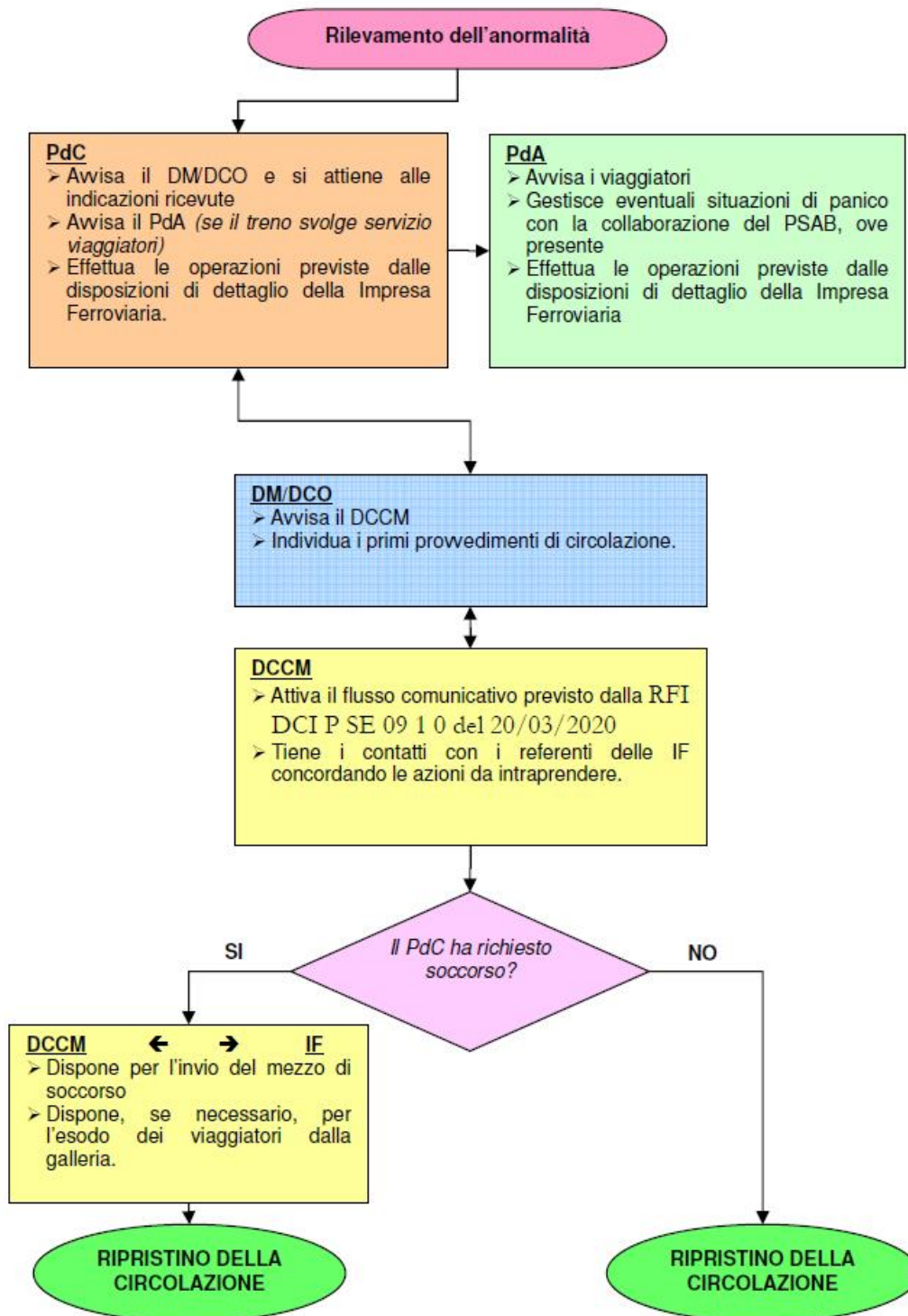
- Gli scenari caldi (incendio), in cui lo sviluppo di un incendio e le tempistiche previste, prevedono l'urgenza e la possibilità di portare il treno all'esterno o comunque in una posizione di sicurezza per poter effettuare l'esodo degli occupanti.
- Gli scenari freddi, che in linea di principio prevedono una condizione più severa (lo svio o il deragliamento impediscono fisicamente al treno, la possibilità di essere portato all'esterno della galleria), per i quali le condizioni ambientali entro le quali devono svolgersi le operazioni di soccorso, sono quella della galleria.
- Sosta prolungata, definita come una sosta non programmata in una galleria, senza incendio a bordo, per una durata superiore a 10 minuti, un evento che, pur non costituendo, in sé stesso, un pericolo per i passeggeri e il personale, è previsto come uno di quelli da gestire tramite misure dirette a tenere sotto controllo.

Dall'analisi del modello di esercizio e della configurazione delle gallerie in esame, sono stati ipotizzati sei possibili scenari incidentali:

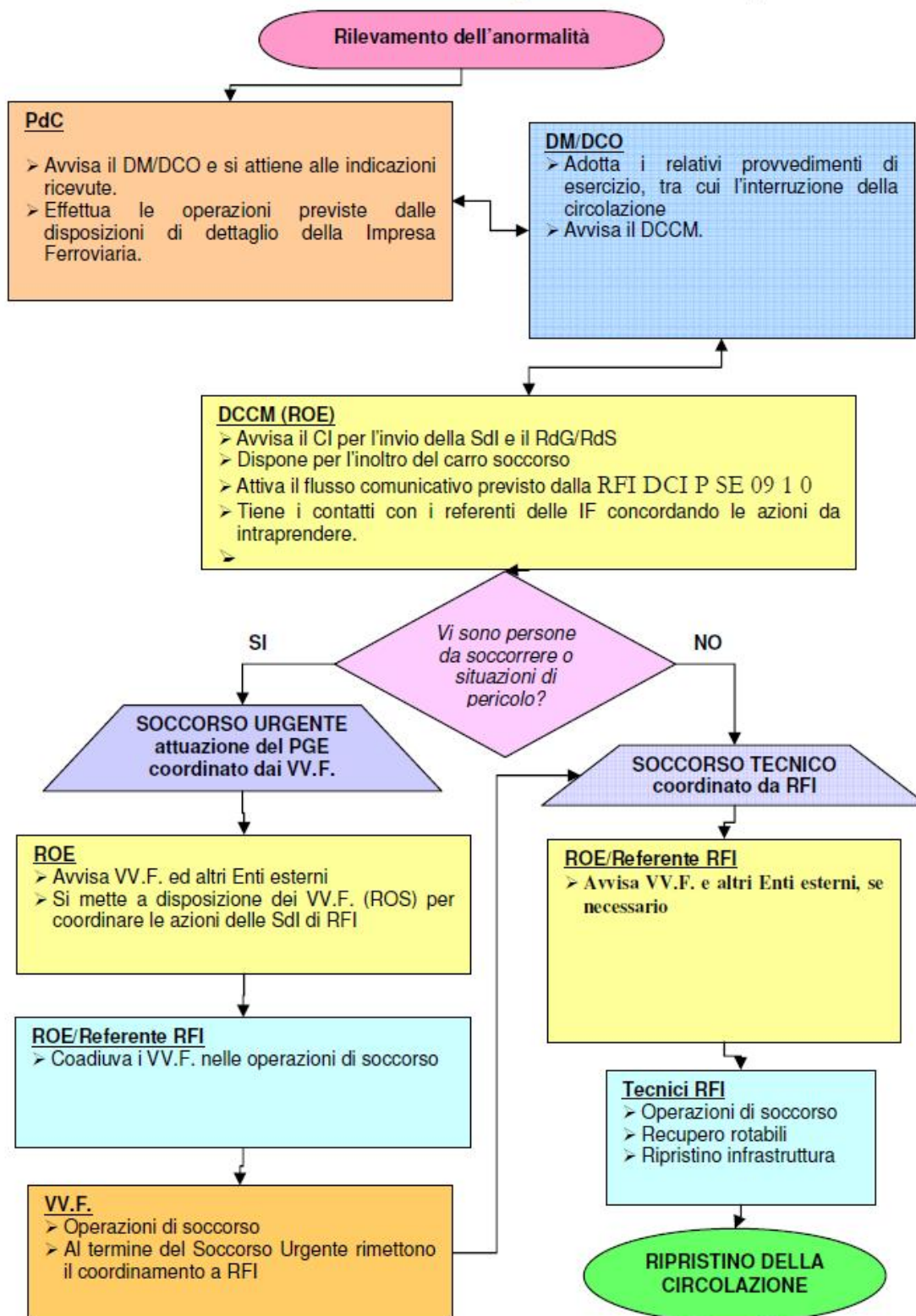
1. assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica
2. incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili
3. incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili
4. principio d'incendio su di un treno merci con arresto in galleria
5. principio d'incendio su di un treno passeggeri con arresto in galleria

6. incidente coinvolgente un treno merci ed un treno passeggeri con collisione e principio di incendio

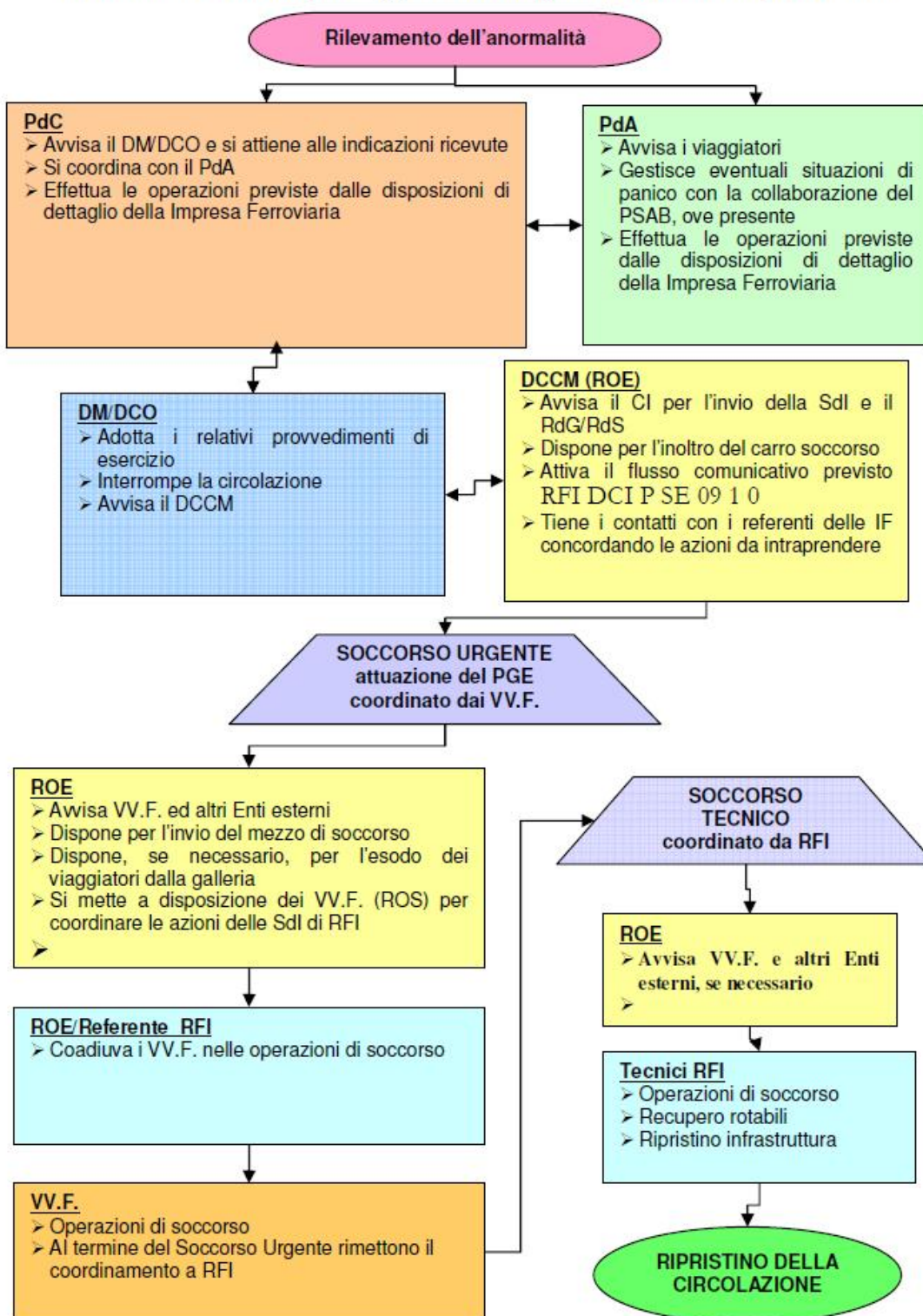
Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica



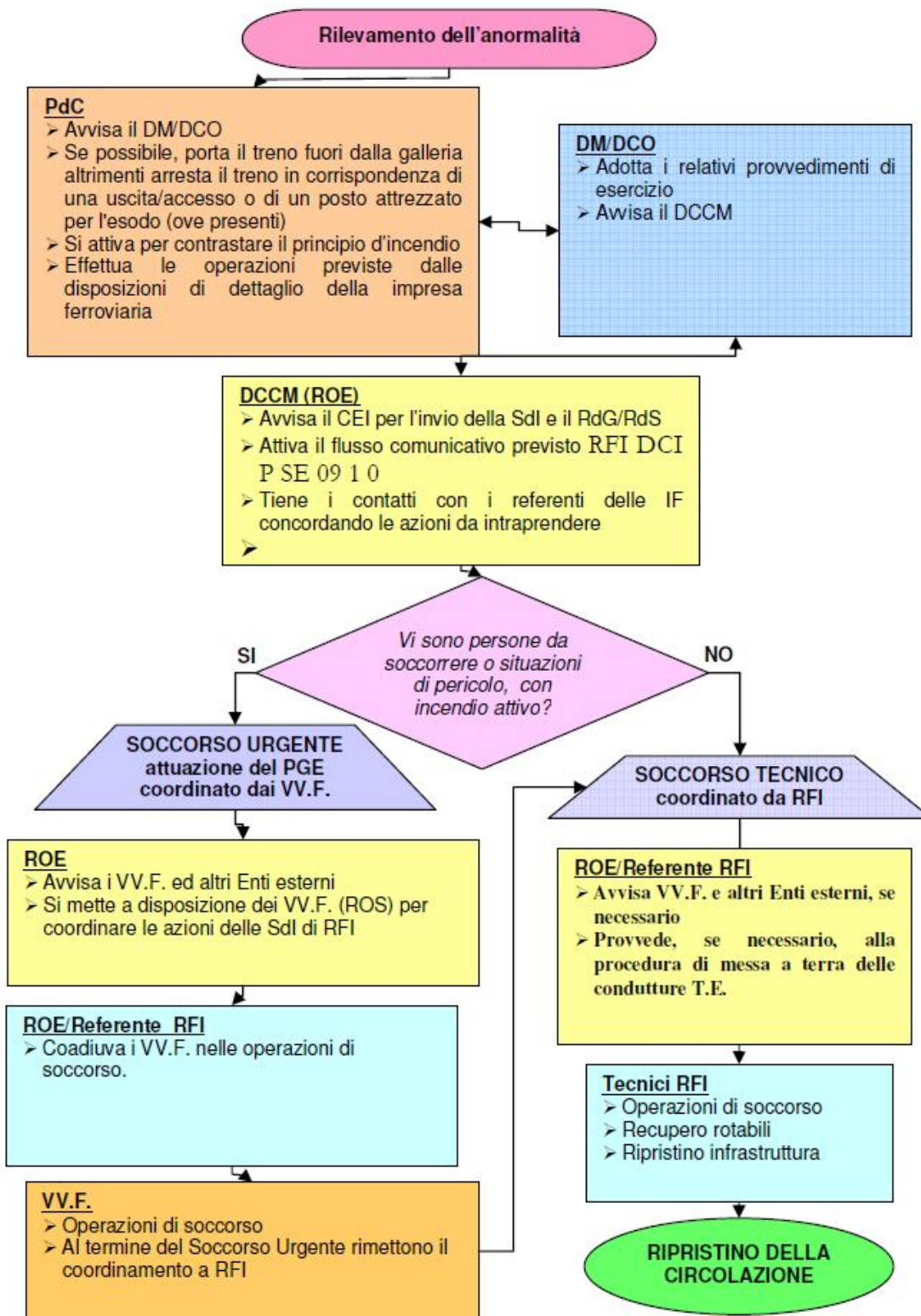
Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili



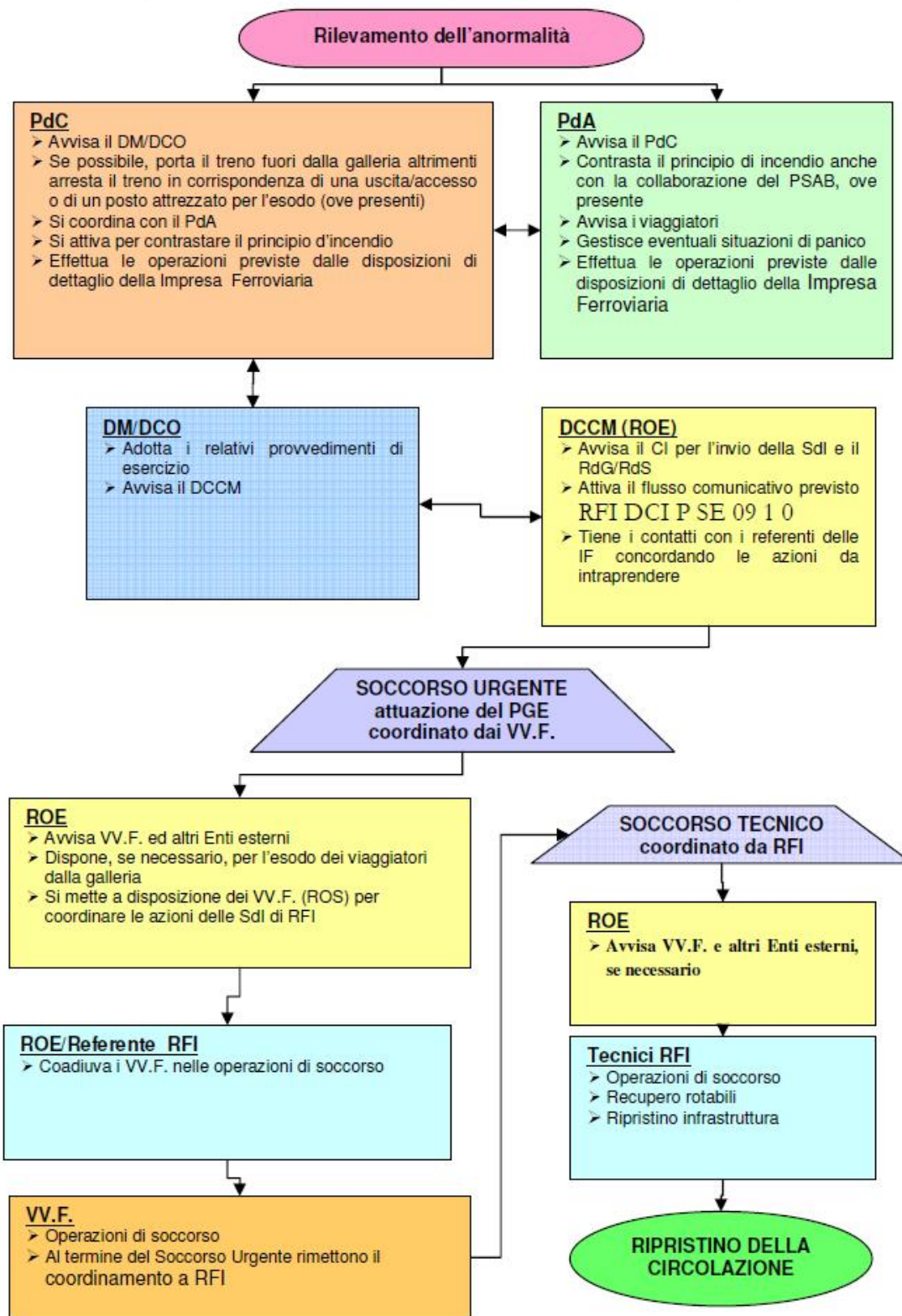
Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili



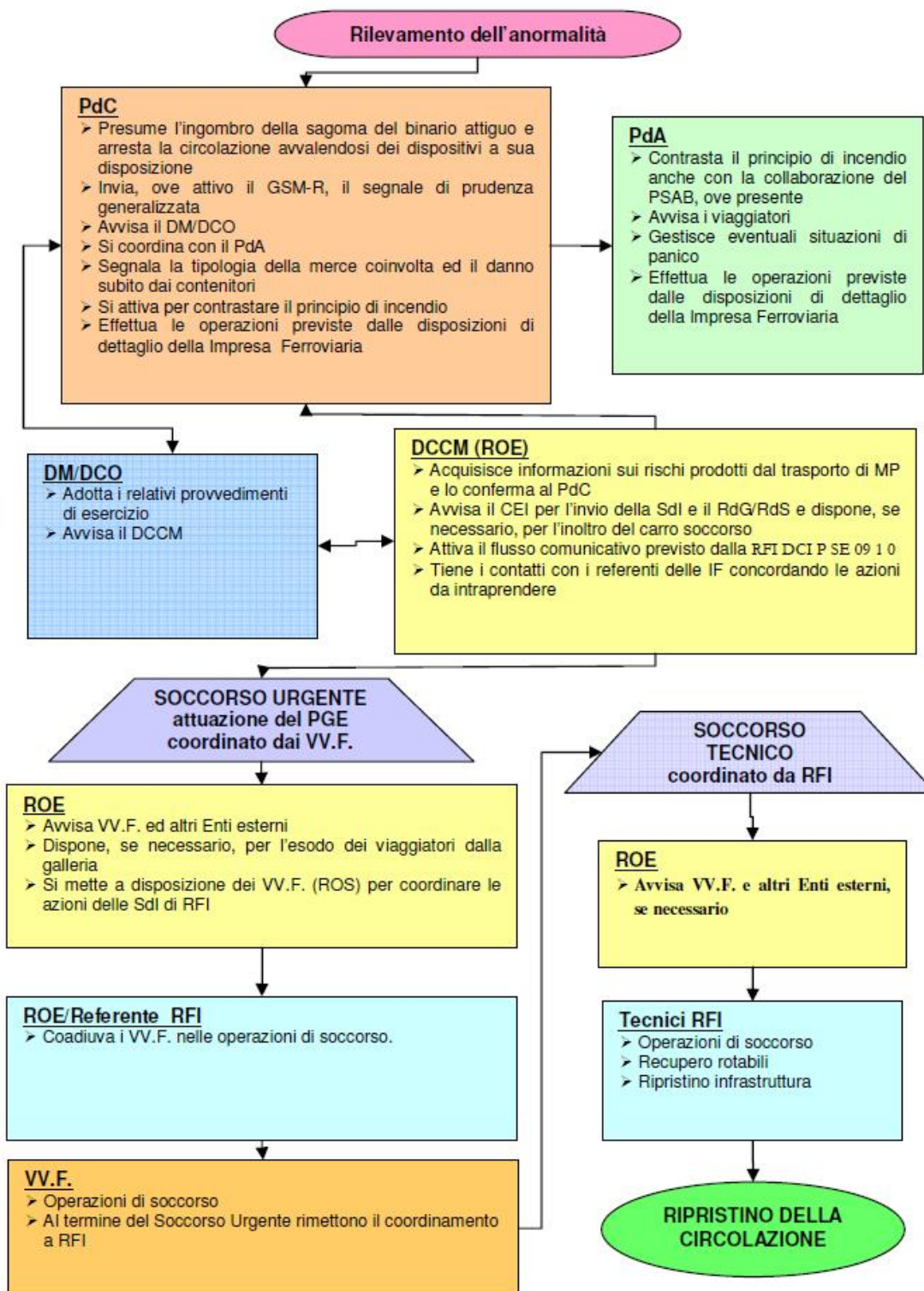
Principio d'incendio su un treno merci con arresto in galleria



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



Incidente coinvolgente un treno merci ed un treno passeggeri, con collisione e principio d'incendio



5. IL MODELLO DI INTERVENTO

5.1 FASI DI ALLERTA E PROCEDURE DELLA RFI

RESPONSABILE OPERATIVO PER L'EMERGENZA (ROE)

Il Responsabile Operativo per l'Emergenza (ROE) per RFI è individuato nelle fasi iniziali dell'emergenza nella persona che svolge le mansioni di Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM). Per la tratta in esame il DCCM di riferimento è quello ubicato presso la **Stazione Centrale di Palermo**.

Il ROE ha la responsabilità dell'applicazione del PEI fino al momento dell'intervento delle Autorità istituzionalmente competenti a gestire le emergenze e, in particolare, ha compiti specifici in caso di preallarme, allarme e cessato allarme.

Preallarme

- controlla l'attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, avvia la fase di allarme;
- in relazione all'evento ipotizzato, comunica alla SO VVF lo stato di preallarme, la tipologia dell'evento, del treno, del sito, il numero dei passeggeri, del personale in servizio, la dislocazione del carro di soccorso e i tempi di intervento della squadra per l'Intervento Interno (SDI)
- stabilisce, in relazione all'evento verificatosi, l'applicazione delle procedure di emergenza;
- compila, in caso di allarme rientrato, un apposito rapporto informando i VV.FF

Allarme

- dirige le operazioni di emergenza in carico a RFI;
- nei casi previsti, dichiara lo stato di ALLARME
- comunica la tipologia dell'evento, del treno, del sito, il numero dei passeggeri, del personale in servizio, le condizioni fisiche, presenza di feriti o deceduti, presenza di disabili, la dislocazione del carrello e i tempi di intervento della squadra per l'Intervento Interno (SDI)
- richiede la partecipazione delle squadre per l'intervento interno (SdI) della RFI;
- informa il Responsabile della galleria (RdG)/Responsabile della sicurezza (RdS) o il suo sostituto dell'evento incidentale in atto;
- si accerta degli opportuni provvedimenti alla circolazione (interruzione di linea/binario, rallentamenti precauzionali, ecc.) adottati dal Dirigente Centrale Operativo (DCO) e li comunica al ROS e successivamente, come previsto dalle norme ferroviarie e nei PEI tramite il Referente RFI intervenuto sul posto formalizzerà al ROS con dispaccio scritto (M40) che la linea è interrotta alla circolazione treni e da quel momento autorizza ingresso nelle gallerie per lo svolgimento delle operazioni di Soccorso Urgente di competenza.
- si interfaccia con il rappresentante della DTI (Direzione Tecnica d' Intervento) RFI presso il C.C.S. (Centro Coordinamento Soccorsi);

- si mette a disposizione del Responsabile Operazioni di Soccorso (ROS) dei Vigili del Fuoco, giunto sul luogo dell'intervento);
- salvo il caso di imminente pericolo, in collaborazione con il ROS VVF, autorizza l'esodo dalla galleria, dopo aver avuto la conferma dal DCO dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato e lo comunica al personale del treno (PdT), eventualmente tramite il DCO;
- in caso d'imminente pericolo il personale del treno (PdT), accertatosi l'avvenuta sospensione del traffico ferroviario, avvia le operazioni di esodo comunicandolo al ROE.
- in caso di esodo dalla galleria garantisce, per quanto possibile, l'assistenza nei punti di raccolta previsti nel PES;
- si adopera per limitare i danni al patrimonio e per il sollecito ripristino della funzionalità degli impianti.

Cessato allarme

- valuta, in accordo con i responsabili delle altre DTI, se istituite, quali di queste devono rimanere sul posto a tutela del personale ferroviario impegnato nelle operazioni di ripristino dei luoghi;
- dichiara a tutti gli enti intervenuti la fine dello stato di emergenza;
- redige una apposita relazione informativa;
- si adopera per il ripristino della circolazione ferroviaria, previo parere del RdG/RdS o del suo sostituto.

RESPONSABILE DELLA GALLERIA (RDG) E/O RESPONSABILE DELLA SICUREZZA (RDS)

Informato dell'evento incidentale in atto, si interfaccia con il ROE per adottare le iniziative ritenute necessarie e per fornire ogni utile contributo per l'attuazione del PEI, ai sensi dell'art. 7.3.b del DM 28/10/2005.

A seguito della dichiarazione di fine dello stato di emergenza da parte del ROE, dispone l'ispezione del luogo dell'incidente, eventualmente avvalendosi del supporto della SDI sul posto, al fine di dare attuazione all'art. 6 comma 2 lettera b del DM 28/10/2005 e per la riapertura della galleria all'esercizio.

SQUADRA PER L'INTERVENTO INTERNO (SDI) DELLA RFI

L'avviso di richiesta d'intervento è inoltrato dal DCCM (ROE) e rivolto al Coordinatore Esercizio Infrastruttura (CEI) della DTP interessata dall'incidente. Il CEI, ricevuta la richiesta di intervento, istituirà la SDI RFI composta da Agenti Manutenzione (AM).

In generale, ha il compito di:

- comunicare con il PdT tramite telefoni di servizio dedicata;
- accertare i termini dell'incidente ed informarne il ROE
- comunicare con le squadre di soccorso esterne ed il ROS VVF (se attivato) tramite numero cellulare del Referente della squadra SDI di RFI con il numero di cellulare RFI fornito da ROE al

ROS recarsi immediatamente presso il carrello in stazione, con i necessari DPI e mettersi a disposizione del ROE.

- attendere istruzioni dal ROE, riguardo il trasporto di squadre e attrezzature VVF sul luogo dell'incidente;
- collaborare al caricamento ed al trasporto di attrezzature, personale VVF e di soccorso sanitario, presso l'imbocco della galleria.
- istruire il PdT sulle indicazioni necessarie all'assistenza ai viaggiatori;
- evitare l'accesso di estranei nell'area in pericolo

in caso di soccorso tecnico, ha il compito di:

- adoperarsi, nei limiti delle proprie competenze, per ripristinare l'esercizio ferroviario;

in caso di esodo dalla galleria, ha il compito di:

- coadiuvare il PdT e il ROS VVF, se attivato, per:
- individuare le vie di fuga più idonee, accertandone per quanto possibile la percorribilità;
- indirizzarvi il flusso di persone con ripetuti inviti alla calma e all'ordine;
- controllare l'esodo, assicurandosi che le persone più deboli, disabili, bambini ed anziani vengano aiutati da accompagnatori in grado di assisterli;
- supportare l'Emergenza Sanitaria (118) nell'assistenza ai feriti o provvedere direttamente al trasporto dei feriti se richiesto da quest'ultima;

in caso di operazioni di salvataggio deve:

- valutare opportunamente se l'azione che sta per intraprendere possa essere eseguita senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità, informando delle proprie iniziative sia il ROE che il ROS VVF se attivato;

in caso di soccorso sanitario ha il compito di:

- intervenire per le emergenze gestibili direttamente;
- fornire azione di supporto al personale sanitario;
- allontanare le persone estranee dagli infortunati.

SALA GESTIONE CRISI

La Sala di Gestione Crisi è il luogo dal quale il ROE gestisce l'emergenza stessa. Per il territorio in esame la sala coincide con l'ufficio del DCCM ubicato a Palermo presso la Stazione Centrale.

5.2 SEGNALAZIONE DELL'EVENTO E DELLA FASE DI ALLARME

Al manifestarsi dell'evento, il personale del treno che viene a conoscenza dell'incidente comunicherà al DCO (Dirigente Centrale Operativo) le informazioni in possesso sull'evento in corso, quali:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- i dati identificativi del treno (numero, tipo, composizione, peso, etc.); Y la posizione del treno (progressiva, km, n° nicchia, coordinate etc.); Y la denominazione galleria;
- il tipo di evento incidentale con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, altri treni coinvolti, etc.);
- materiali e strutture coinvolti;
- il numero delle persone presenti sul convoglio evidenziando eventuali situazioni particolari (es. presenza disabili con carrozzella);
- le conseguenze dell'evento, e una eventuale prima valutazione del numero dei viaggiatori rimasti feriti nell'incidente;
- il numero di identificazione ed il codice delle merci pericolose eventualmente trasportate con eventuali iscrizioni o etichette di pericolo applicate al carro ed effetti/sintomi riscontrati;
- le previsioni per il ripristino del mezzo di trazione e/o del materiale trainato;
- eventuale preavviso di richiesta locomotiva di soccorso tecnico;
- eventuale necessità del carro soccorso tecnico.

Il Dirigente Centrale Operativo comunicherà al Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM), le informazioni ricevute, ed i provvedimenti adottati o in corso di adozione nonché l'operatività di soccorso eventualmente già predisposta da RFI.

Il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento si occuperà di segnalare l'evento agli altri Enti, con tutte le informazioni in suo possesso e in particolare:

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

Le suddette informazioni saranno fornite tramite telefono e e-mail a:

- Prefettura di Ragusa
- Sala Operativa dei Vigili del Fuoco
- Sala Operativa delle Forze di Polizia
- Sala Operativa del Servizio Sanitario

5.3 PROCEDURE OPERATIVE DEGLI ENTI

PREFETTURA E CENTRO COORDINAMENTO SOCCORSI

Il funzionario di turno della Prefettura, ricevuta la notizia dal DCCM, informerà immediatamente il Capo di Gabinetto ed il Dirigente dell'Area di Protezione Civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico. Il Prefetto provvederà ad:

- assumere, in relazione alla situazione di emergenza, le iniziative di competenza in materia di ordine e sicurezza pubblica;
- attivare, con urgenza, il Centro Coordinamento Soccorsi (C.C.S.) composto dai rappresentanti delle Forze dell'Ordine, del Comando Provinciale dei VVF, del Servizio 118, della Croce Rossa, del Dipartimento Regionale di Protezione Civile, dei Comuni di Ragusa e/o Modica e degli altri Enti coinvolti nel piano qualora si prefigurino profili di competenza;

Il CCS dovrà occuparsi di ricevere le informazioni relative all'evento, assumendo le determinazioni del caso e coordinando le attività degli Enti tenuti al soccorso, sentite le Direzioni Tecniche di Intervento (D.T.I.). A curare i rapporti con i mezzi di informazione sarà l'addetto stampa della Prefettura in stretto collegamento con il responsabile del Centro Coordinamento Soccorsi (C.C.S) attivo presso la Sala Operativa.

Su proposta del Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS) , il Prefetto:

- dichiara la cessazione dello stato di emergenza e della fase di allarme;
- provvede ad avvisare le Autorità ed Organismi interessati;
- dispone la revoca dei provvedimenti adottati
- aggiorna l'informazione sull'evento.

COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO

Il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco o chi lo rappresenta, giunto sul posto, ricevuto dal Referente RFI presente sul posto o direttamente dal ROE a partire dall'imbocco delle gallerie, assumerà la funzione di Responsabile delle operazioni di soccorso (ROS) stabilendo le modalità operative da adottare e recependo le direttive del CCS, se istituito.

Priorità del corpo Nazionale dei vigili del fuoco:

Scenari caldi:

- Soccorrere le persone che non sono in grado di raggiungere da sole l'imbocco della galleria
- Fornire una prima assistenza alle persone evacuate
- Lottare contro un incendio nella misura necessaria a proteggere sé stessi e le persone coinvolte nell'incidente
- Procedere all'evacuazione dalle aree di sicurezza all'interno della galleria verso l'aperto.

Scenari freddi:

- Fornire un soccorso iniziale a persone (TPSS) con gravi ferite
- Liberare persone intrappolate
- Evacuare le persone

QUESTURA – COMANDI PROVINCIALI ARMA DEI CARABINIERI

provvederanno a:

- coordinare il servizio di Ordine Pubblico con l'invio di uomini e mezzi nelle aree interessate dall'incidente;
- assicurare l'adozione di misure afferenti la viabilità al fine di garantire l'agevole accesso dei mezzi di soccorso ai po.smi.fe (posti di smistamento feriti) ed agli ospedali indicati dal Servizio 118;
- identificare i passeggeri nei centri di soccorso o negli ospedali;
- mantenere i collegamenti continui radio e telefonici con il CCS della Prefettura;
- disporre che un proprio funzionario sia presente alle attività dei sanitari del posto medico avanzato (PMA) organizzato dal 118.
- Su indicazione del ROS VVF, presidiano gli accessi delle aree operative definite.

SALA OPERATIVA SUES 118

Il servizio 118 assicurerà alle persone coinvolte nel sinistro il trattamento di primo soccorso presso l'area individuata e l'eventuale inoltro presso le strutture sanitarie. In particolare:

- attiverà le squadre equipaggiate con DPI (dispositivi di protezione individuale) presso le 2 aree di raccolta, di seguito indicate, dove verranno fatte confluire le persone che necessitano di assistenza sanitaria:
- attiverà il PMA di I o II livello
- attiverà l'eventuale tenda di decontaminazione
- allenterà le strutture sanitarie sull'arrivo di pazienti soggetti ad eventuale ricovero. Se la chiamata dovesse pervenire da un privato, direttamente alla Sala Operativa del 118, quest'ultima, dovrà immediatamente contattare il DCCM per avere la certezza di quanto segnalato

Il coordinamento di tali operazioni compete al Direttore dei Soccorsi Sanitari che opererà secondo le direttive che riceverà dal proprio rappresentante presso il C.C.S., se istituito e collaborerà sul posto con il ROS.

S.O.R.I.S. E DIPARTIMENTO REGIONALE DI PROTEZIONE CIVILE

La SORIS contribuirà a raccogliere e diramare tutte le informazioni utili agli Enti interessati per la gestione tempestiva ed efficace dell'Emergenza. Il Dipartimento Regionale Protezione Civile invierà il proprio personale sul luogo per la valutazione e l'attuazione, in sinergia con la Prefettura, delle eventuali misure da adottare, a tutela della popolazione interessata. Si adopererà inoltre per la

prosecuzione dell'erogazione dei servizi pubblici essenziali e per la salvaguardia dei beni e delle infrastrutture.

5.4 PROCEDURE OPERATIVE DELLE STRUTTURE COMUNALI DI PROTEZIONE CIVILE

SINDACO
<p>Avvia e mantiene le comunicazioni con gli Enti territoriali e con le strutture operative presenti sul territorio. Si aggiorna in costante contatto, tramite la Funzione Unità di coordinamento, con:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CCS, UTG Prefettura di Ragusa, DRPC Sezione di Ragusa, SORIS ▪ Distaccamenti VV.F., Polizia di Stato e le altre strutture eventualmente coinvolte
<p>Attiva e presiede il Centro Operativo di Coordinamento con le seguenti funzioni minime:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Funzione Unità di coordinamento ▪ Funzione Rappresentanze delle strutture operative ▪ Funzione Volontariato ▪ Funzione Accessibilità e mobilità ▪ Funzione Assistenza alla popolazione ▪ Funzione sanità e assistenza sociale
<p>Su richiesta del CCS fornisce uomini, mezzi, e risorse strumentali e tecnologiche, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ i volontari per le attività di soccorso e gli interventi tecnici ▪ la Polizia Municipale per i servizi di ordine e sicurezza pubblica e di viabilità svolti dalle Forze dell'Ordine (presidio della zona interessata dall'incidente, delle aree destinate ai feriti ed agli illesi, cancelli sulla viabilità e agevolazione al transito dei mezzi di soccorso)
<p>Attiva e fa confluire sui luoghi squadre di soccorso e pronto intervento in supporto ai VVFF</p>
<p>Fornisce le informazioni alla popolazione con i sistemi di diffusione che saranno ritenuti più idonei (televisione-radio – o sistemi di diffusione acustici ecc.)</p>
<p>Individua le aree e strutture da destinare alla eventuale accoglienza/assistenza di residenti coinvolti nell'evento e loro parenti come individuati nella PARTE I del Piano Comunale di PC</p>
<p>Provvede, anche attraverso il volontariato e previo nulla osta delle competenti Forze dell'Ordine, all'allontanamento degli illesi dall'area delle operazioni.</p>
<p>Qualora il CCS lo richieda adotta eventuali ordinanze contingibili e urgenti, necessarie per tutelare l'incolumità dei cittadini, nonché gli altri provvedimenti previsti dalla legislazione di settore.</p>
<p>Si adopera per la prosecuzione dell'erogazione dei servizi pubblici essenziali e per la salvaguardia dei beni e delle infrastrutture</p>

FUNZIONE UNITÀ DI COORDINAMENTO
<p>Tiene costantemente aggiornato il Sindaco sulla situazione in atto</p>
<p>Stabilisce e mantiene contatti in tempo reale con:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ CCS, Prefettura di Ragusa, SORIS, Dipartimento Regionale di Protezione Civile Ragusa ▪ Ogni altra struttura di protezione civile coinvolta
<p>Coordina i referenti delle funzioni attivate nel Centro Operativo di Coordinamento</p>

Funge da raccordo tra il Centro Operativo di Coordinamento e le Strutture operative ed i rappresentanti di altri Enti ed Amministrazioni
Su indicazione del CCS, gestisce e coordina gli interventi necessari, sulla base delle indicazioni dei referenti delle funzioni attivate nel Centro Operativo di Coordinamento e fornisce indicazioni al sindaco sulle attività da condurre per fronteggiare la situazione
Dispone l'invio di squadre specializzate, costituite dal personale comunale e da volontari, per l'attuazione degli interventi necessari

FUNZIONE RAPPRESENTANZE DELLE STRUTTURE OPERATIVE

Verifica la disponibilità di personale e mezzi localmente reperibili nonché disponibili per un primo immediato intervento
Verifica le necessità di mezzi e persone occorrenti per fronteggiare le criticità, anche ad integrazione delle disponibilità locali
Garantisce il raccordo Informativo ed operativo tra il centro di coordinamento e le articolazioni territoriali e centrali dell'Amministrazione, con particolare riferimento a quelle inerenti il soccorso tecnico urgente, alle attività di soccorso e di assistenza alla popolazione, al supporto logistico, alla sicurezza pubblica e al presidio e la vigilanza dei territori e della viabilità interessata all'evento emergenziale

FUNZIONE ASSISTENZA ALLA POPOLAZIONE

Raccoglie le informazioni relative alla consistenza e dislocazione di quella parte di popolazione che necessita di assistenza (ricovero, pasti, trasporti, etc.) ed alle relative esigenze assistenziali di varia natura (logistiche, di beni di primo consumo, sociali e culturali, di supporto sanitario e psicologico, etc.) raccordandosi con le altre Funzioni di supporto interessate e con gli Enti intervenuti
--

FUNZIONE SANITÀ E ASSISTENZA SOCIALE

Assicura il necessario raccordo con le strutture del Servizio Sanitario Regionale competente per territorio e con le altre strutture operative presenti, per attuare gli interventi sanitari connessi all'evento: soccorso sanitario urgente, assistenza sanitaria, socio sanitaria, psicosociale, sanità pubblica e prevenzione e veterinaria
--

FUNZIONE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ

Acquisisce, aggiorna e rende disponibili le informazioni relative alla percorribilità delle infrastrutture viarie sul territorio interessato dall'evento, individuando i punti di accesso all'area colpita ed i percorsi più idonei per l'afflusso dei soccorsi
Procede alle attività di interdizione di aree ed infrastrutture alla circolazione di mezzi e persone, predispone i cancelli sulla viabilità come indicati dal CCS e individua eventuali cancelli aggiuntivi
Individua i percorsi più sicuri per l'eventuale evacuazione della popolazione verso le aree di ricovero individuate

FUNZIONE VOLONTARIATO
Attiva e assicura il coordinamento delle risorse delle Organizzazioni di Volontariato, verificandone la disponibilità e individuandone provenienza, caratteristiche, tempistica e modalità di impiego, in raccordo con le singole Funzioni che ne prevedono l'impiego
Delinea ed aggiorna il quadro delle forze di volontariato in campo in termini di risorse umane, logistiche e tecnologiche impiegate

5.5 AREE DI EMERGENZA SANITARIA

Il Piano di Emergenza e Soccorso individua le aree di emergenza per le finalità logistiche e sanitarie:

Aree della Stazione di Ragusa (per incidente che avviene, all'interno delle gallerie, in prossimità dell'imbocco lato Ragusa per il Sistema Gallerie Ragusa-Perato);

Aree della Stazione di Ragusa Ibla (per incidente che avviene, all'interno delle gallerie, in prossimità dello sbocco lato Ragusa Ibla per il Sistema Gallerie Ragusa-Perato);

Aree della Stazione di Ragusa Ibla (per incidente che avviene, all'interno delle gallerie, in prossimità dello sbocco lato Ragusa Ibla per il Sistema Gallerie Ottaviano-Fiumara Grande);

Aree della Stazione di Modica (per incidente che avviene, all'interno delle gallerie, in prossimità dello sbocco lato Modica per il Sistema Gallerie Ottaviano-Fiumara Grande);

5.6 DIREZIONI TECNICHE D'INTERVENTO (D.T.I.)

Gli Enti direttamente interessati agli interventi di soccorso, qualora ritenuto necessario, costituiranno nella zona delle operazioni, le Direzioni Tecniche di Intervento (D.T.I.), che rimarranno a diretto contatto con il rispettivo rappresentante presso il C.C.S. riunito in Prefettura, per uno scambio di informazioni finalizzate a ricevere contestualmente le direttive strategiche per la propria struttura da trasmettere poi alle squadre operative.

Nel caso in cui non venga attivato il C.C.S., i responsabili delle singole D.T.I. si coordineranno direttamente nei siti e con le attrezzature nel modo seguente:

- le D.T.I. delle Ferrovie dello Stato, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e delle strutture sanitarie si dislocheranno presso le aree di emergenza individuate rese operative a seguito dell'evento;
- le D.T.I. relative agli altri Enti partecipanti alle operazioni di soccorso, ove non potranno essere dislocate presso le sopraddette aree dovranno trovare ubicazione in aree vicine a quelle di emergenza;
- ogni D.T.I. provvederà ad attrezzarsi nel modo che riterrà più opportuno per assolvere alle proprie funzioni.

5.7 ESODO DEI VIAGGIATORI DALLA GALLERIA

L'evacuazione dei viaggiatori da un treno fermo in galleria impossibilitato a proseguire può rendersi necessaria per intraprendere l'esodo dalla galleria, ovvero raggiungere un'uscita percorrendo le vie di esodo.

Salvo il caso d'imminente pericolo, l'esodo deve essere autorizzato dal DCCM (Responsabile delle Operazioni di Emergenza), dopo aver avuta la conferma dal Dirigente Centrale Operativo (DCO) dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato. Il DCCM (ROE) comunica al ROS VVF (se attivato) l'attuazione dell'esodo, il numero dei passeggeri, la galleria e tutte le notizie utili allo svolgimento del soccorso.

Il Personale del treno, prima di effettuare gli annunci ai viaggiatori sulla necessità di abbandonare il treno, provvede ad individuare le modalità di esodo più favorevoli secondo le indicazioni riportate sui singoli FL, privilegiando la minor distanza dalle uscite e avvalendosi di eventuali indicazioni del DCO.

In caso di incendio con presenza di fumo, deve privilegiarsi la via più agevolmente percorribile indipendentemente dalla distanza delle uscite.

Le informazioni ai viaggiatori riguardanti l'esodo devono essere diffuse, tranne situazioni eccezionali di imminente pericolo, dopo che il DCO abbia confermato l'avvenuta interruzione della circolazione sul tratto di linea interessato dall'esodo.

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

Considerato che le gallerie sono prive di illuminazione d'emergenza, devono essere usate per l'esodo le lampade portatili presenti sui rotabili.

Il Personale del treno e il Personale dei servizi appaltanti operanti a bordo, ove presente, assistono i viaggiatori, agevolando l'evacuazione dal treno e indirizzando l'esodo verso le vie di fuga precedentemente individuate.

5.8 SOCCORSO AI VIAGGIATORI DIVERSAMENTE ABILI

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

Il personale di accompagnamento (PdA), nelle fasi preliminari, deve accertare la presenza sul treno di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta e comunicare al DCCM (ROE), per il tramite del DCO, tutte le informazioni utili a rendere più rapido l'intervento di soccorso (numero, ubicazione, ecc.).

Il PdA informa il personale di condotta (PdC) e il PSAB, ove presente, sulla necessità di fornire assistenza ai suddetti viaggiatori per una eventuale evacuazione/esodo.

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

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