




**PROTOCOLLO TRA
RFI - DIREZIONI COMPARTIMENTALI MOVIMENTO
ED INFRASTRUTTURA
DI ANCONA E FIRENZE
E
SERVIZIO 118
REGIONI UMBRIA
PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA IN LINEA IN
CASO DI SOCCORSO SANITARIO**

CAPITOLO 1	3
PROTOCOLLO PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA IN LINEA IN CASO DI SOCCORSO SANITARIO	3
1.1 SCOPO	3
1.2 CAMPO DI APPLICAZIONE.....	3
1.3 DOCUMENTAZIONE CORRELATA.....	3
1.4 DEFINIZIONI.....	5
1.5 ABBREVIAZIONI.....	7
CAPITOLO 2	9
PRESENTAZIONE DELLE AZIENDE	9
2.1 RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.....	9
2.2 SERVIZIO 118 UMBRIA.....	10
CAPITOLO 3	11
GESTIONE DELL'EMERGENZA IN CASO DI NECESSITA' DI SOCCORSO SANITARIO	11
3.1 PREMESSE	11
3.2 DISPOSITIVI DI SUPPORTO.....	12
3.3 LINEE GUIDA PER L'ATTIVAZIONE DEL SOCCORSO SANITARIO.....	12
3.4 TABELLA DI RISCONTRO TRA LA GRAVITÀ DELL'INCONVENIENTE E L'INTERVENTO DEL PERSONALE 118	17

 <p>RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO</p>	<p>PROTOCOLLO PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA IN LINEA IN CASO DI SOCCORSO SANITARIO</p>	 <p>Regione Umbria</p> 
<p>Direzione Compartimentale Movimento Ancona Direzione Compartimentale Movimento Firenze Direzione Compartimentale Infrastruttura Ancona Direzione Compartimentale Infrastruttura Firenze</p>		<p>FOGLIO 3 di 17</p>

CAPITOLO 1

PROTOCOLLO PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA IN LINEA IN CASO DI SOCCORSO SANITARIO

1.1 SCOPO

Il presente Protocollo ha lo scopo di:

definire, formalizzandole, le situazioni che necessitano l'attivazione del soccorso sanitario, sulla base della tipologia delle emergenze previste dalla Comunicazione Operativa n.64 del 26 luglio 2001;

identificare le strutture interessate dall'attivazione del soccorso;

descrivere il processo dell'attivazione del soccorso;

come disposto da Direzione Tecnica con nota RFI-DTC/A0011/P2007/0002854 del 24 settembre 2007, affinare le procedure per gli operatori, semplificando e rendendo quanto più possibile omogeneo sul territorio l'intervento stesso dei soccorsi sanitari.

Il presente Protocollo non sostituisce, ma integra e fa proprio tutto l'insieme esistente di regole, standard, procedure e pratiche consolidate disciplinanti l'esercizio ferroviario, pur se non esplicitamente richiamate.

1.2 CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente Protocollo si applica sul territorio della Regione Umbria, per quanto di competenza di queste Direzioni Compartimentali Movimento ed Infrastruttura, interessando tutte le situazioni di emergenza (*elencate per macro tipologie di anomalità al capitolo 3.4 TABELLA DI RISCONTRO TRA LA GRAVITÀ DELL'INCONVENIENTE E L'INTERVENTO DEL PERSONALE 118*) che possono verificarsi nell'ambito dell'esercizio ferroviario e per le quali sia richiesto l'intervento del soccorso sanitario.

1.3 DOCUMENTAZIONE CORRELATA

Il presente documento si correla con:

D.Lgs 8 luglio 2003 n.188, che definisce il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria quale "soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria";

D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000, con il quale le suddette funzioni sono state attribuite a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Decreto Ministeriale 10 marzo 1998 – Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro;

Decreto Ministeriale n. 388 del 15-lug-2003 del Ministero della Salute Regolamento, recante le disposizioni sul pronto soccorso aziendale, in attuazione dell'articolo 15, comma 3, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni;

Comunicazione Operativa n.64 del 26 luglio 2001 emessa dall'AD di RFI – Gestione delle anomalie rilevanti od incidenti di esercizio;

Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.4 del 18 febbraio 2001 – Trasporto merci pericolose;

Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.18 del 26 luglio 2001 – Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anomalie rilevanti o incidenti di esercizio;

Prescrizione n. 3227 del 6 dicembre 2006 di RFI relativa a “Norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta senza agente di accompagnamento dei treni;

Prescrizione n. 1333 del 24 maggio 2007 di RFI relativa a “Avviso circolazione treni merci con un solo agente addetto alla condotta e senza agente di accompagnamento dei treni”;

DPR 27/03/1992 “Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria in emergenza;

Comunicato relativo al Decreto del Ministro dell'Interno delegato per il coordinamento della Protezione Civile 13 febbraio 2001 concernente “Adozioni dei criteri di massima per l'organizzazione dei soccorsi sanitari nelle catastrofi”. Gazzetta Ufficiale serie generale n. 81 del 6/4/2001.

1.4 DEFINIZIONI

Anomalia	Non conformità legata alle attività di erogazione del servizio (modo di operare).
Anormalità	Eventi che provocano notevoli ripercussioni sulla circolazione e in particolare: <ul style="list-style-type: none"> • abbiano determinato indisponibilità di tratte di linea o di stazioni; • abbiano prodotto un degrado alle infrastrutture (anche dovuto al materiale rotabile) per un periodo superiore ai 30' e abbiano coinvolto almeno 2 treni; • abbiano causato conseguenze ai viaggiatori o al personale. Sono da considerarsi rilevanti: <ul style="list-style-type: none"> • se hanno una previsione di durata superiore alle 2 ore su nodi o linee fondamentali della rete ferroviaria; • se comportano difficoltà di istradamenti su itinerari alternativi; • se hanno causato gravi conseguenze ai viaggiatori o al personale
Banca Dati Sicurezza	Consente di: <ul style="list-style-type: none"> • rilevare gli eventi che possono contribuire ad individuare le cause primarie dei problemi relativi alla sicurezza; • rendere disponibili tali dati al fine di sviluppare le necessarie analisi e l'individuazione delle conseguenti azioni correttive e preventive
Conformità	Soddisfacimento di un requisito.
Incidente	Evento indesiderato che origina morti, ferimenti, malattie, danni materiali o altre perdite.
Incidente d'esercizio	Inconveniente occorso in linea o in stazione così come definito dalla normativa UIC e in particolare che determina la morte o il ferimento grave di persone o danni al materiale e agli impianti superiori a 10.000 €

INFORISK	È uno strumento articolato sul RID e guida a: <ul style="list-style-type: none"> • effettuare tutti i controlli sulle spedizioni secondo la fiche UIC n.471-3 e previsti dal RID, stampando la scheda di verifica della spedizione per ogni singolo prodotto anche per trasporti multimodali; • individuare il comportamento piu' efficace da tenere in caso di incidente prima dell'arrivo dei soccorsi istituzionali (V.V.F., Polizia, ...); • stampare la scheda di emergenza per carro e per treno; • programmare in modo corretto spedizioni, anche in esenzione dal RID; • identificare le possibili tipologie dei mezzi di contenimento autorizzati per ciascun prodotto trasportabile; • conoscere le limitazioni di manovra di legge per ogni prodotto; • completare l'etichettatura per il traghettamento.
Interruzione della circolazione	Tutte le azioni necessarie per disattivare e ripristinare la circolazione ferroviaria su un tratto di linea interessato alla manutenzione
Manovra	Qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata (<i>art.7 RCT</i>)
Organizzazione	Gruppo, società, azienda, impresa, ente o istituzione, ovvero loro parti o combinazioni, associata o meno, pubblica o privata, che abbia una propria struttura funzionale e amministrativa.
Parte interessata (Stakeholder)	Individuo o gruppo coinvolto o influenzato dalle prestazioni di un'organizzazione.
PIC	Piattaforma Integrata Circolazione.
Procedura	Modo specificato per svolgere un'attività o un processo.
Processo	Insieme di attività correlate o interagenti che trasformano elementi in entrata in elementi in uscita.
Sicurezza	Libertà da rischi inaccettabili di danni a persone, cose e ambiente.

1.5 ABBREVIAZIONI

AD	AMMINISTRATORE DELEGATO
BDS	BANCA DATI SICUREZZA
CO	CENTRALE OPERATIVA (118)
CODG	CENTRO OPERATIVO DIREZIONE GENERALE
COT	CENTRO OPERATIVO TERRITORIALE
D. Lgs.	DECRETO LEGISLATIVO
D.M.	DECRETO MINISTERIALE
DCCM	DIRIGENTE CENTRALE COORDINATORE MOVIMENTO
DCM	DIREZIONE COMPARTIMENTALE MOVIMENTO
DCI	DIREZIONE COMPARTIMENTALE INFRASTRUTTURA
DIRTRA	DIRETTORE AL TRASPORTO (G.U. 6/4/2001)
DIRTRI	DIRETTORE DEL TRIAGE (G.U. 6/4/2001)
DSS	DIRETTORE DEI SOCCORSI SANITARI (G.U. 6/4/2001)
FS	FERROVIE DELLO STATO S.P.A.
GI	GESTORE INFRASTRUTTURA
IF	IMPRESA FERROVIARIA
MSA	MEZZI DI SOCCORSO AVANZATO
MSB	MEZZI DI SOCCORSO DI BASE
PIC	PIATTAFORMA INTEGRATA CIRCOLAZIONE
PL	PASSAGGIO A LIVELLO
RFI	RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A.
UIC	UNION INTERNATIONALE CHEMIN DE FER

CAPITOLO 2

PRESENTAZIONE DELLE AZIENDE

2.1 Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è la società del Gruppo FS preposta alla gestione della circolazione, alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria italiana e alla costruzione di nuove linee.

La Società esercita le proprie responsabilità di Gestore dell'Infrastruttura nazionale in conformità ad alcuni provvedimenti normativo-concessori tra cui in particolare, l'Atto di Concessione, di cui al DM 138T del 31/10/2000, la Legge 23 dicembre 2000 N.388 (art. 131) e il D.Lgs. 188/2003.

Tra le principali attività correlate alla missione di RFI si segnalano i seguenti compiti specifici afferenti sia al mantenimento dell'infrastruttura che alla circolazione ferroviaria:

assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle infrastrutture ferroviarie;

garantire la gestione e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete, salvaguardando i requisiti stabiliti dalle disposizioni della Direzione Tecnica di RFI nonché da altre disposizioni comunque cogenti.

Il quadro normativo per la liberalizzazione del mercato ferroviario, pur se ancora in fase di consolidamento, impegna il Gestore infrastruttura nelle prestazioni rese alle Imprese Ferroviarie (clienti esterni della Direzione Compartimentale Movimento) in una logica strettamente commerciale, garantendo la possibilità di circolare sull'infrastruttura.

A tal riguardo con l'Atto di Concessione sono stati previsti anche specifici obblighi in capo al Gestore Infrastruttura e fra quelli che impattano sulla sicurezza si evidenzia il seguente:

mantenere adeguati standard di sicurezza, in relazione a quanto disposto dal Ministero delle Infrastrutture, allineati e comparabili a quelli delle principali reti europee.

Le esigenze di gestione strutturata, che salvaguardino comunque ogni azione che impatta sulla sicurezza della circolazione dei treni, permeano quindi tutti i processi di business governati da RFI e rispondono a ineludibili richieste degli stakeholders interni ed esterni, individuando questi ultimi sia nella collettività sia negli organi istituzionali preposti alla vigilanza ed al controllo delle attività del Gestore Infrastruttura.

A livello territoriale le Direzioni Compartimentali Movimento ed Infrastruttura, nel rispetto delle responsabilità loro assegnate, attuano la propria missione contribuendo per quanto di propria competenza al soddisfacimento dei requisiti di disponibilità dell'infrastruttura

concordate in sede centrale con le Imprese Ferroviarie per i tratti delle linee di propria giurisdizione (*allegato n. 1 – rappresentazione cartografica dell'Infrastruttura Ferroviaria*).

La Direzione Compartimentale Movimento è l'organizzazione preposta alla gestione della circolazione dei treni. Per l'erogazione del servizio di circolazione secondo quanto detto e per garantire la disponibilità della rete, la Direzione Compartimentale Movimento coordina le proprie attività con quelle della corrispondente Direzione Compartimentale Infrastruttura.

La sicurezza della circolazione è garantita dalla corretta applicazione, da parte degli Operatori, delle norme per l'uso degli impianti e dei sistemi sia nei casi del loro regolare funzionamento sia nei casi di degrado prestabiliti.

2.2 Servizio 118 Umbria

Al Sistema di Emergenza Regionale 118 è attribuita la funzione di espletare il soccorso sanitario su tutto il territorio regionale e nazionale. Il Sistema 118 in Umbria è organizzato, come da riferimenti di Legge, su base provinciale. Tale organizzazione prevede la presenza di una Centrale Operativa 118 cui afferiscono, di norma, tutte le richieste di soccorso da rete fissa e mobile che insistono sulla provincia; le 8 C.O. 118 Umbriasi sono collegate tra loro attraverso una rete telefonica "privata" e da una rete dati. Le C.O. 118 utilizzano anche una rete radio privata per le comunicazioni con i mezzi di soccorso. La C.O. 118 di Perugia, che ha in gestione tutta la Provincia di Perugia, riveste anche un ruolo di back-up per l'altra centrale, nonché di coordinamento regionale per il servizio di soccorso e in caso di eventi che possano superare le capacità di risposta sanitaria locali di una singola centrale, le maxi emergenze. Dislocati sul territorio regionale ... Mezzi di Soccorso Avanzato (MSA) con medico ed infermiere a bordo, e circa Mezzi di Soccorso di Base (MSB), con due volontari soccorritori a bordo. Completano la rete dei mezzi l'elicottero 118 (n. 1) con équipe specialistica a bordo. Le C.O. 118 sono riunite in un Dipartimento Interaziendale per l'Emergenza che ha, tra l'altro, la funzione di promuovere protocolli e procedure comuni e condivisi da tutte le C.O. 118 della Regione. In tale maniera strumenti operativi comuni facilitano lo svolgimento delle operazioni di soccorso.

In caso di allarme quindi le C.O. 118 provvedono ad inviare, secondo protocolli regionali, i primi soccorsi dai quali si può innescare una catena di risposta sanitaria che in certe situazioni può veder coinvolte più C.O. 118 regionali, il tutto in dipendenza della magnitudine dell'evento. Si è ritenuto quindi essenziale stabilire uno schema chiaro e specifico che consenta di analizzare le diverse fasi del processo e le differenti condizioni che devono essere rispettate (*Allegato n. 7*), utile a fornire a RFI e al 118 un piano di dialogo comune per identificare gli eventi sulla base della loro reale o presunta gravità (*dinamica, numero di passeggeri o vittime coinvolte*) presenza di eventi condizionanti quali localizzazione particolarmente disagiata del treno come la galleria, il viadotto ecc, o la presenza di merci pericolose trasportate che potrebbero richiedere l'intervento di squadre sanitarie particolarmente attrezzate per il trattamento di eventi con contaminazione chimica e/o antidoti.

CAPITOLO 3

GESTIONE DELL'EMERGENZA IN CASO DI NECESSITA' DI SOCCORSO SANITARIO

3.1 PREMESSE

In base all'esperienza maturata, le situazioni di emergenza che rendono necessaria l'attivazione della richiesta di soccorso sanitario, indicativamente si possono raggruppare nei seguenti eventi:

- soccorso ai viaggiatori e/o al personale ferroviario in servizio;**
- soccorso ai treni fermi in linea anche in assenza di comunicazioni;**
- urto fra treni, fra carrelli;**
- urto di treni, carrelli o manovre contro ostacoli imprevisti;**
- incendi;**
- sversamento di merci pericolose;**
- svii di materiale rotabile.**

Per ognuno di queste situazioni è possibile prevedere, con un sufficiente margine di attendibilità, la durata nel tempo, in base ad una media ricavata da precedenti eventi equiparabili per caratteristiche.

Gli eventi richiamati sono estrapolati dall'elenco degli incidenti previsti dalla Banca Dati della Sicurezza (*allegato n. 2*) ed individuati anche in ambito europeo dall'UIC.

3.2 DISPOSITIVI DI SUPPORTO

RFI si avvale, per coordinare le situazioni di emergenza, di molteplici tecnologie di supporto, alcune delle quali sono proprietarie ed altre sono state predisposte per meglio coordinare le attività di cooperazione con le istituzioni:

GSM-R (*telefonia mobile – Railway*) - sistema di radiotelefonia mobile utilizzato esclusivamente in ambito ferroviario per le comunicazioni tra tutti gli operatori coinvolti nella circolazione dei treni, predisposti anche per le chiamate a tutti i numeri dell'emergenza. Per disporre di risorse alternative di comunicazione, la rete GSM -R è interconnessa con altre reti GSM di operatori pubblici, per consentire un servizio di roaming sulle aree non coperte dal sistema. Il sistema funziona anche in galleria;

PIC (Piattaforma Integrata Circolazione) - applicativo informatico utilizzato dagli operatori deputati al coordinamento della circolazione, con il quale è possibile conoscere, istante per istante, la dislocazione spazio temporale dei treni circolanti sulle linee controllate dall'applicativo stesso, nonché l'eventuale presenza di merci pericolose, in composizione ai treni merci;

INFORISK - applicativo informatico per la gestione di emergenze, cagionate da incidenti a rotabili trasportanti merci pericolose, che supporta il DCCM nel individuare tempestivamente, conosciuta la tipologia della merce trasportata, quali misure mettere in atto per circoscrivere eventuali eventi negativi, in attesa dell'intervento dei Vigili del Fuoco, e per comunicare a questi ultimi le notizie utili sulla natura della merce trasportata;

Collegamenti telefonici dedicati con le Centrali Operative del 118 e dei Vigili del Fuoco.

3.3 LINEE GUIDA PER L'ATTIVAZIONE DEL SOCCORSO SANITARIO

Il Gestore dell'Infrastruttura ha individuato (*Comunicazione Operativa n.64 del 26 luglio 2001*) nella figura del Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM) il responsabile dell'attivazione dell'emergenza, tale figura provvede ad allertare i necessari soccorsi e sempre a lui fanno riferimento sia il personale di RFI, sia il personale delle Imprese Ferroviarie.

Al verificarsi di un'emergenza che interessa la circolazione ferroviaria, per la quale è necessario l'intervento dei soccorsi, questi vengono allertati, secondo procedura interna, direttamente dal Dirigente Movimento della stazione di giurisdizione, a cui è attribuita la responsabilità dell'attivazione del Piano e della gestione immediata dell'emergenza. Il Dirigente Movimento provvede contestualmente ad avvisare il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento della sala operativa, attiva 24 ore su 24, deputata al coordinamento della circolazione, quest'ultimo attiverà i canali previsti dall'Allegato C alla Comunicazione Operativa n. 64.

Il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento di giurisdizione informa a sua volta tutte le figure reperibili aventi competenze e responsabilità specifiche.

A seconda dell'entità del fenomeno da fronteggiare, durante la fase dell'emergenza è prevista l'attivazione di diversi livelli di Centri Operativi, composti da responsabili della società con poteri decisionali o da loro sostituti reperibili, che hanno la funzione di coordinare l'adozione dei provvedimenti idonei al più sollecito ripristino della normalità:

in caso di anomalità rilevanti o incidenti di esercizio viene istituito il Centro Operativo Territoriale presso la sede di Ancona (COT di Ancona);

qualora le anomalità rilevanti o gli incidenti di esercizio abbiano effetti a livello di rete viene istituito il Centro Operativo presso la Direzione Generale di Roma (CODG);

nei casi di anomalità rilevanti o incidenti di esercizio che richiedono un particolare approccio strategico viene convocata l'Unità di Crisi presso la Direzione Generale di Roma.

Durante la gestione delle crisi e delle emergenze i rapporti con i seguenti Enti esterni sono mantenuti dalla Struttura Organizzativa Protezione Aziendale di RFI; che assicura un supporto operativo sia al Crisis Team centrale che al Centro Operativo Territoriale:

Autorità Giudiziaria;
Polizia Ferroviaria;
Autorità di Pubblica Sicurezza in genere;
Vigili del Fuoco;
Protezione Civile;
Enti Militari.

In caso di interruzione di una linea ferroviaria, i treni più importanti vengono istradati sulle linee alternative previste da un apposito programma di itinerari deviati, provvedendo ad effettuare il trasbordo per i viaggiatori dei restanti treni. I treni merci, ad eccezione di quelli trasportanti generi alimentari o merci deperibili, vengono di massima soppressi.

Le attività relative all'utilizzo di autoservizi sostitutivi sono di competenza delle Imprese Ferroviarie, che devono comunicare a RFI le necessità operative per rendere più facilmente disponibile alla clientela il servizio.

In collaborazione con le Imprese Ferroviarie, RFI supporta l'assistenza alla clientela attenuandone il disagio (operazioni di trasbordo, messa a disposizione di spazi idonei per la sosta, approvvigionamento di generi di conforto, riapertura dei bar di stazione, ...).

Il responsabile operativo dell'Ordine e Sicurezza Pubblica è il Questore, che si avvale del funzionario di Polizia Ferroviaria per quanto attiene la gestione degli avvenimenti che riguardano l'area interna alle stazioni e alle linee, e del funzionario di Pubblica Sicurezza incaricato del servizio di Ordine Pubblico per le aree esterne. La Polizia Ferroviaria interviene altresì per tutti gli accertamenti di competenza e, compatibilmente con tali impegni, sussidia il personale ferroviario e la Protezione Civile nell'assistenza ai clienti.

Nel disporre l'avviso al servizio del 118, il DCCM deve innanzitutto valutare la necessità/opportunità di allertare detta struttura, accertando se in un'anormalità vengano coinvolti esseri umani.

Nell'allertamento dovrà essere posta particolare attenzione ad alcune anomalità che dal punto di vista ferroviario potrebbero considerarsi come un intervento routinario, con soluzioni che prevedano il coinvolgimento di solo personale ferroviario (es. una richiesta di locomotiva di soccorso) e che in determinate situazioni (treni fermi in linea durante il periodo estivo o treni fermi in galleria senza l'impianto di condizionamento funzionante, ecc.) possono avere riflessi sulla condizione psico-fisica degli individui, tali da richiedere l'intervento di mezzi sanitari di emergenza.

Il DCCM, quale attivatore dell'emergenza verso il soccorso sanitario, dovrà sempre, indipendentemente da qualsiasi altra segnalazione possa essere stata fatta per lo stesso evento, da parte di soggetti diversi, interfacciarsi con il Medico della Centrale 118 di Ancona, al fine di appurare se la richiesta è avvenuta nel rispetto del presente protocollo.

Lo stesso DCCM dovrà inoltre raccogliere tutta l'eventuale documentazione prodotta (rapporti, note, ecc) inerenti alla richiesta stessa, per il successivo seguito di competenza.

In circostanze che lo richiedono il DCCM predispone l'intervento:

di locomotive di soccorso - per spostare materiale rotabile impossibilitato ad essere movimentato;

di carro soccorso - per riposizionare sulla sede ferroviaria materiale rotabile sviato o per interventi, sempre sul materiale rotabile, per i quali sono necessari equipaggiamenti d'officina;

di carrelli per la manutenzione all'infrastruttura - mezzi d'opera dedicati per interventi all'armamento ferroviario o alla linea di contatto (alimentazione elettrica). Detti mezzi sono normalmente allocati in alcune località del Compartimento, tuttavia, per occorrenze manutentive, potrebbero essere momentaneamente ubicati in altri impianti, risultando quindi indisponibili; pertanto il loro utilizzo verrà definito di volta in volta in accordo con il DCCM. Le caratteristiche di massima del materiale, i posti disponibili e la presenza di un eventuale vano utilizzabile vengono illustrati in allegato n. 6).

Tali mezzi, concordandolo di volta in volta con il servizio del 118, potrebbero essere utilizzati dal soccorso sanitario quale veicolo per raggiungere il luogo dell'evento, allorché non vi sia l'opportunità di un più comodo accesso stradale o non vi siano le condizioni per intervento dell'elisoccorso. Il personale del servizio del 118 dovrà anche fornire indicazioni sul numero delle persone da trasportare, affinché il DCCM possa verificare la fattibilità della soluzione e richiedere le eventuali autorizzazioni preventive.

In tal caso il DCCM concorderà con il medico della C.O. 118 di Grugliasco le modalità di incontro tra personale 118 ed i mezzi di soccorso per il successivo trasporto del personale sanitario sul luogo dell'evento.

Nelle circostanze previste il DCCM, su indicazione del Dirigente Reperibile che avrà valutato l'opportunità, predisporrà l'attivazione del COT e qualora necessario richiederà al servizio del 118 di partecipare al COT con proprio personale.

Qualora l'emergenza interessi località di Province di più Regioni le CO 118 di competenza gestiranno concordemente l'intervento mantenendo uno stretto contatto con le rispettive CO regionali.

Qualora l'evento accada nelle tratte di confine tra due o più Compartimenti, sarà cura del DCCM avvisare il 118 della possibilità di ridondanza dell'allarme da parte dei Compartimenti limitrofi, contestualmente il DCCM dovrà necessariamente interfacciarsi con i DCCM limitrofi per verificare lo stato di attivazione dell'emergenza.

Il DCCM deve prontamente reperire tutte le informazioni di base sull'evento, da fornire al servizio del 118, così riepilogabili:

luogo e ora (utilizzando come riferimento la documentazione fornita al servizio del 118 per individuare i punti di accesso al resede ferroviario);

eventuale necessità per il personale del 118 di accedere alla sede dell'evento previo accompagnamento da parte di personale del soccorso tecnico (RFI/VVF);

specificare se avvenuto in galleria, in corrispondenza di un viadotto o prossimo a stazioni o passaggi a livello;

specificare la tipologia di evento (treno fermo per guasto/deragliamento/scontro ecc);

definire il numero dei viaggiatori presenti sui treni;

riferire circa la presenza di feriti già accertati;

in caso di treno merci, precisare se in composizione vi sono trasporti di merci pericolose;

fornire le caratteristiche del materiale rotabile e delle locomotive coinvolte;

se a disposizione, eventuali informazioni sulle condizioni metereologiche sulla scena per l'invio del servizio di elisoccorso;




specificare eventuali informazioni circa le vie di accesso all'evento soprattutto se avvenuto in stazione;

specificare se e quali Enti di soccorso Locali sono già stati allertati (115, 118);

specificare se le Forze dell'Ordine già allertate.

**3.4 TABELLA DI RISCONTRO TRA LA GRAVITÀ DELL'INCONVENIENTE E
L'INTERVENTO DEL PERSONALE 118**

Priorità di intervento	Classificazione dell'evento	Intervento servizio 118
1	Inconvenienti occorsi in linea o in stazione così come definiti dalla normativa UIC e in particolare che comportino la morte o il ferimento di persone. ATTIVAZIONE COT	Contatto Medico Centrale Perugia Intervento 118 sul posto Presenza al COT se soccorso protratto (> 60')
1	Inconvenienti che abbiano comportato gravi conseguenze ai viaggiatori o al personale, con malore o ferimento di più persone. ATTIVAZIONE COT	Contatto Medico Centrale Perugia Intervento 118 sul posto Presenza al COT se soccorso protratto (> 60')
1	Inconvenienti che abbiano comportato difficoltà di istradamento su itinerari alternativi e abbiano causato il malore o il ferimento di una persona. ATTIVAZIONE COT	Contatto Medico Centrale Ancona Intervento 118 sul posto Presenza al COT se soccorso protratto (> 60')
1	Inconvenienti che abbiano una previsione di durata superiore alle 2 ore su nodi o linee fondamentali e abbiano comportato il malore o il ferimento di una persona. ATTIVAZIONE COT	Contatto Medico Centrale Ancona Intervento 118 sul posto Presenza al COT
2	Inconvenienti che abbiano comportato conseguenze ai viaggiatori o al personale e abbiano comportato il malore o il ferimento di una persona.	Intervento 118 sul posto Contatto Medico Centrale Ancona
2	Inconvenienti che abbiano comportato un degrado alle infrastrutture (anche dovuto al materiale rotabile) per un periodo superiore ai 30', coinvolgendo almeno 2 treni e abbiano comportato il malore o il ferimento di una persona.	Intervento 118 sul posto Contatto Medico Centrale Ancona

 RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	PROTOCOLLO PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA IN LINEA IN CASO DI SOCCORSO SANITARIO	 Regione Umbria 
Direzione Compartimentale Movimento Ancona Direzione Compartimentale Movimento Firenze Direzione Compartimentale Infrastruttura Ancona Direzione Compartimentale Infrastruttura Firenze		FOGLIO 16 di 17

Priorità di intervento	Classificazione dell'evento	Intervento servizio 118
2	Inconvenienti che abbiano comportato indisponibilità di tratta di linea o di stazioni e abbiano comportato il malore o il ferimento di una persona.	Intervento 118 sul posto Contatto Medico Centrale Ancona
3	Pre – Allarme in caso di situazioni a rischio (es. treni fermi in linea) in attesa di informazioni.	Contatto Medico Centrale Ancona

Ancona, 01.09.2008

Letto e sottoscritto

Per RFI – DCM Ancona e Firenze

Claudio Ciarmatori e Nannina Ruiu

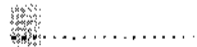
Per RFI – DCI Ancona e Firenze

Luciano Frittelli e Calogero Di Venuta

Per il 118 – Emergenza Sanitaria



Per il 118 – Emergenza Sanitaria



Allegati:

- 1 Rappresentazione cartografica dell'infrastruttura ferroviaria
- 2 Tabella incidenti banca dati sicurezza
- 3 Elenco dei recapiti telefonici delle Sedi dei DCCM, nonché un prospetto di corrispondenza tra le Sedi dei DCCM e la giurisdizione territoriale delle Regioni;
- 4 Punti di accesso al resede ferroviario (*stazioni e passaggi a livello*) con specifica delle caratteristiche , della viabilità e del tratto ferroviario che insiste sul punto di accesso, indicando anche la presenza di viadotti e di gallerie e relative vie di accesso;
- 5 Caratteristiche generali di accessibilità delle motrici e della cabina di guida e/o alle carrozze, utili al raggiungimento ed all'evacuazione delle persone da soccorrere;
- 6 Caratteristiche generali dei mezzi della manutenzione, utili al raggiungimento delle persone da soccorrere da parte della squadra del 118;
- 7 Diagrammi di flusso che analizzano
 - flussi informativi
 - le fasi del processo e le diverse condizioni applicabili per la gestione dell'emergenza.