



SGI PRO 18 AII.01

PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

Rev	Data	Validità	Descrizione modifiche	Elaborazione		Verifica		Approvazione	
				Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma
00	15.03.19	15.03.19	Emissione						
01	15.01.21	15.01.21	Revisione						
02	26/01/26	01/03/26	Modifica per AdS	GL-01		RSGS		CEO	
03	13/07/26	01/10/26	Revisione del documento in seguito ai rilievi formulati da ANSFISA e trasmessi con nota protocollo 0035622 del 08/07/2026	GL-01		RSGS		CEO	

Il presente documento è di proprietà di Ferrovie del Gargano S.r.l. È pertanto vietato modificare, copiare, riprodurre, trasmettere, diffondere o distribuire il presente documento senza il preventivo consenso manifestato in forma scritta da parte Ferrovie del Gargano S.r.l.

Sommario

1	Scopo e campo di applicazione	3
2	Acronimi	3
3	Riferimenti Normativi	5
4	Quadro Conoscitivo	6
4.1	Caratteristiche delle Linee Ferroviarie gestite da FDG-GI	6
4.2	Impianti di comunicazione	11
4.3	Punti di accesso e di esodo all'infrastruttura ferroviaria	12
4.4	Risorse per la gestione delle emergenze	12
5	PARTE OPERATIVA.....	13
5.1	Gestione dell'emergenza	13
5.1.1	Procedure Operative di Carattere Generale	13
5.1.2	Procedure che dettagliano alcune operazioni particolari per le situazioni di emergenza in linea.....	18
5.1.2.1	Evacuazione del treno ed esodo dei viaggiatori	18
5.1.2.2	Trasbordo dei viaggiatori su altro treno	18
5.1.2.3	Recupero dei viaggiatori disabili	19
5.1.2.4	Disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica	19
5.1.3	Procedure specifiche per diverse situazioni di emergenza	19
5.1.3.1	Incendio (in linea e/o a bordo dei treni)	20
5.1.3.1	Collisione fra rotabili.....	25
5.1.3.2	Incidenti con deragliamento.....	27
5.1.3.3	Inconvenienti (arresto di un convoglio per un lungo periodo in linea)	29
5.1.3.4	Emergenze ambientali	31
5.1.3.5	Emergenze sanitarie	34
5.2	CESSAZIONE DELL'EMERGENZA E RIPRISTINO DELLA CIRCOLAZIONE	36
6	LISTA DI DISTRIBUZIONE del piano	36
7	DOCUMENTAZIONE ALLEGATA.....	38
7.1	Allegato 1 - MOD.01.PRO.18.GE "Elenco Recapiti Telefonici di Emergenza"	38
7.2	Allegato 2 - MOD.04.PRO.18.GE "Figure professionali di FDG-GI Responsabili delle Funzioni di Supporto" 39	
7.3	Allegato 3 - MOD.05.PRO.18.GE "Figure professionali di FDG-GI costituenti il COGE"	40
7.4	Allegato 4 - Accessibilità Linea Foggia – Lucera.....	41
7.5	Allegato 5 - Accessibilità Linea San Severo - Peschici	42

1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente Piano Generale di Emergenza in linea (nel seguito PGE) disciplina le modalità organizzative e operative per la gestione delle emergenze che possono verificarsi lungo le linee ferroviarie gestite da FDG-GI:

- Foggia-Lucera;
- San Severo-Rodi-Peschici.

Il piano disciplina, in accordo alla procedura [L.3.18], la gestione delle emergenze che possono verificarsi lungo linea, comprese le tratte all'aperto, i passaggi a livello, le opere civili (incluse le gallerie con lunghezza inferiore a 1000m) e gli impianti ferroviari connessi all'esercizio.

È esclusa dal campo di applicazione del presente Piano la gestione delle situazioni di emergenza che interessano la Galleria Monte Tratturale, per la quale trovano applicazione le disposizioni previste nel relativo Piano di Emergenza Interno (PEI).

I contenuti del presente PGE non possono, in nessun caso, essere in contrasto con le norme ferroviarie in vigore; pertanto, si richiama la piena validità di Norme, Regolamenti, Disposizioni, ecc. inerenti all'esercizio ferroviario.

Il PGE, in sintesi, ha lo scopo di consentire di:

- affrontare l'emergenza sin dal primo insorgere per contenere gli effetti e riportare rapidamente la situazione alle condizioni di normale esercizio;
- prevenire ulteriori incidenti che potrebbero derivare dall'eventuale incidente di origine;
- pianificare le azioni necessarie a proteggere le persone e prevenire o limitare i danni all'ambiente e all'opera;
- assicurare il coordinamento con i servizi di emergenza (Vigili del Fuoco, Protezione Civile, Soccorsi Sanitari, Polizia, Carabinieri...), con lo staff tecnico e la direzione aziendale;
- prestare un'azione di primo soccorso per le persone coinvolte dall'emergenza.

Il PGE viene applicato da tutti i lavoratori presenti nell'infrastruttura ferroviaria, ivi comprese le ditte esterne, che pertanto dovranno esserne a conoscenza, eventualmente ciascuno per la parte di proprio interesse.

I compiti vengono definiti nelle istruzioni scritte, nelle quali sono descritti i doveri del personale di servizio incaricato di svolgere specifiche mansioni nell'ambito delle situazioni di emergenza.

Nei successivi paragrafi sono descritte le caratteristiche delle linee gestite da FDG-GI, i punti di accesso e di esodo all'infrastruttura, le risorse impiegate nella gestione delle situazioni di emergenza, nonché il modello operativo adottato da FDG-GI per il coordinamento e la gestione delle situazioni emergenziali.

2 ACRONIMI

Le definizioni e gli acronimi utilizzati nel presente documento sono riportati nell'Allegato [L.2.1.8].

Al fini del presente piano si riportano i principali acronimi utilizzati:



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

Acronimi	Descrizione
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DT	Direttore tecnico
COGE	Centro Operativo per la Gestione dell'Emergenza
VV.F	Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
RAE	Responsabile Area Esercizio
FDG-GI	Ferrovie del Gargano S.r.l. – Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria
PEI	Piano di Emergenza Interno
PGE	Piano Generale di Emergenza in linea
IF	Impresa Ferroviaria
NUE	Numero Unico Europeo per le Emergenze (112)
RAO	Responsabile Area Organizzazione
OC	Opere civili
CCS	Controllo, Comando e Segnalamento

Tabella 1

3 RIFERIMENTI NORMATIVI

Nel documento “Allegato 3 al Manuale del SGS” sono riportati tutti i riferimenti normativi applicabili al contesto del Gestore dell’Infrastruttura Ferrovie del Gargano S.r.l..

In particolare, il suddetto allegato contiene il quadro normativo di riferimento, sia interno che esterno, ed è applicabile a tutta la documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) di **FDG-GI**.

Ad ogni riferimento normativo è associato un codice identificativo che viene richiamato nel testo della documentazione del SGS di FDG-GI.

Tale allegato costituisce riferimento valido per l’intera documentazione del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) di FDG-GI.

Di seguito si riportano i principali riferimenti normativi:

- [E.1.14];
- [E.1.31];
- [B.1.9];
- [B.2.3];
- [A.5.9];
- [A.5.6];
- [B.2.20]
- [J.2.1]
- [B.2.18]
- [B.2.19]
- [F.1.18];
- [F.1.19];
- [F.1.30];
- [F.1.3].

4 QUADRO CONOSCITIVO

4.1 Caratteristiche delle Linee Ferroviarie gestite da FDG-GI

Le linee Ferroviarie di giurisdizione di FDG-GI sono riportate nella seguente tabella 1:

Linee Ferroviarie gestite da FDG-GI	
1	Foggia-Lucera
2	San Severo-Rodi-Peschici

Tabella 2 Linee Ferroviarie gestite da FDG-GI

L'estensione complessiva delle due linee è di circa 92,410 Km.

Di seguito si riportano le principali caratteristiche delle linee ferroviarie gestite da FDG-GI.

Linea San Severo – Peschici C.IIa

Si riporta nella seguente Tabella 3, la sintesi delle tecnologie installate e dei relativi sistemi di esercizio e regimi di circolazione presenti sulla linea San Severo – Peschici.

Linea San Severo (RFI) - Peschici

Impianto	Tipologia impianto	Apparato centrale	sistema di esercizio	Regime Circolazione	Sist. Protez. Marcia Treno
San Severo (RFI)	RFI - SCC SPT	ACC (RFI)	DCO RFI	BCA	SCMT
Apricena Città	CTC- escl. DCO	ACEI 019	DCO		
San Nicandro G.co					
Cagnano Varano					
Carpino					
Ischitella	CTC	ACCM		Bacc	
Rodi Garganico					
Peschici					

Tabella 3: Linea Peschici-San Severo – Tecnologie installate e sistemi di gestione dell'esercizio

La linea ferroviaria San Severo-Peschici C.IIa, a binario unico con scartamento ordinario 1.435 mm, si estende complessivamente per circa 73+893 km.

Il percorso della linea ferroviaria presenta una pendenza massima del 30‰ circa e raggio minimo di curvatura 184 m.

La velocità tracciato/orario massime per tratta ferroviaria:

- “San Severo-Apricena” velocità max 150 km/h;
- “Apricena-San Nicandro” velocità max 130 km/h;
- “San Nicandro-Cagnano” velocità max 125km/h;
- “Cagnano-Carpino” velocità max 85 km/h;
- “Carpino-Ischitella” velocità max 85 km/h;
- “Ischitella-Rodi” velocità max 70 km/h;
- “Rodi-Peschici” velocità max 60 km/h.

Fermate presenti lungo la linea ferroviaria San Severo-Peschici:

- Portone perrone - progressiva Km 23+076;

- Guardiola - progressiva Km 62+495;
- Baia santa barbara - progressiva Km 63+341;
- Sotto la costa - progressiva Km 64+433
- Rodi porto - progressiva Km 65+351;
- Mulino di mare - progressiva Km 67+878;
- Murge nere - progressiva Km 69+544;
- Vico San Menaio - progressiva Km 70+288;
- Bella riva - progressiva Km 71+045.

La linea San Severo – Peschici è gestita con un sistema di esercizio tipo CTC (comando centralizzato del traffico) con posto centrale situato presso la sala DCO di San Severo. La tratta Ischitella – Peschici ha un sistema ACCM supervisionato dallo stesso CTC dell'intera linea.

Le stazioni dell'intera tratta sono impresenziate e gestite a distanza dal DCO di San Severo. Nel tratto San Severo (e) – Ischitella (i) le stazioni sono presenziabili, all'occorrenza con DM. Nel tratto Ischitella (e) – Peschici sono presenziabili a distanza dalla postazione operatore ACCM di San Severo.

Nel tratto San Severo (e) – Ischitella (i) sono presenti apparati di tipo elettromeccanico ACEI a schema semplificato I019, mentre nel tratto Ischitella (e) – Peschici (i) sono presenti apparati elettronici tipo ACCM.

Il regime di esercizio sulla tratta San Severo – Ischitella e con blocco conta assi (BCA) Le tratte tra due stazioni sono delimitate da segnali luminosi. Ogni tratta può essere occupata da un solo treno alla volta, e i segnali impediscono l'accesso finché la sezione non risulta libera. I segnali di stazione sono disposti normalmente a via impedita.

Il regime di esercizio sulla tratta Ischitella – Peschici è un blocco elettrico tipo BAcc con emulazione di codici a 4 codici. Le tratte sono suddivise in sezioni delimitate da segnali luminosi. Ogni sezione può essere occupata da un solo treno alla volta, e i segnali impediscono l'accesso finché la sezione non è libera. Le rotaie sono suddivise in circuiti di binario, attraverso i quali i convogli in marcia agiscono costantemente sui segnali di blocco che proteggono la sezione impegnata.

La codificazione dei c.d.b. si ottiene interrompendo la corrente a 50 HZ di alimentazione degli stessi per 180 volte al minuto (codice 180 = luce verde) oppure 75 volte al minuto (codice 75 = luce gialla).

L'assenza di corrente sul c.d.b. fa disporre il relativo segnale a via impedita (luce rossa).

I segnali di blocco intermedi sono normalmente disposti a via libera.

Gli accessi/uscite alla linea di riferimento, sono tutti gli accessi coincidenti con gli accessi agli impianti (stazioni/fermate) stessi.

Stazioni/fermate linea San Severo - Peschici			
n.	Impianto	Tipologia Impianto	Apparato Centrale di Stazione
	San Severo (RFI)	-	-
2	Apricena Città	Stazione (telecomandata)	ACEI tipo I/019
3	Portone Perrone	Fermata	
4	San Nicandro	Stazione (telecomandata)	ACEI tipo I/019



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

Stazioni/fermate linea San Severo - Peschici

n.	Impianto	Tipologia Impianto	Apparato Centrale di Stazione
5	Cagnano	Stazione (telecomandata)	ACEI tipo I/019
6	Carpino	Stazione (telecomandata)	ACEI tipo I/019
7	Ischitella	Stazione (telecomandata)	ACEI tipo I/019
8	Guardiola	Fermata	
9	Santa Barbara	Fermata	
10	Sotto la costa	Fermata	
11	Rodi Porto	Fermata	
12	Rodi G.co	Stazione (telecomandata)	ACCM
13	Mulino di mare	Fermata	
14	Murge nere	Fermata	
15	Vico S. Menaio	Fermata	
16	Peschici	Stazione (telecomandata)	ACCM

Sulla linea San – Severo – Peschici Calenella sono presenti 60 passaggi a livello tutti protetti con barriere complete e relazionati con l'impianto di segnalamento.

L'intera tratta San Severo – Peschici C.IIa è attrezzata con il sistema di controllo della marcia treno SCMT.

La linea aerea di contatto è alimentata alla tensione nominale di 3.000 Vcc,

La sezione nominale della catenaria cambia a seconda dei lavori di rinnovo che si sono susseguiti nel tempo. In particolare, si hanno sezioni di 320 mmq, con filo e corda regolate automaticamente tramite contrappesi, nel tratto San Severo – km 21+000 e San Nicandro (e) – Cagnano (e), mentre il resto della tratta ha una catenaria con sezione di 165 mmq. con filo regolato automaticamente tramite contrappesi e fune fissa.

Impianto TE San Severo - Peschici

Tratta	Progr.	Progr.	Sez.ne mm ²	Palificazione
San Severo – km 21+000	1+200	21+000	320	LSF
Km 21+000 – San Nicandro (i)	21+000	26+154	165	LS
San Nicandro (e) – Cagnano (e)	26+154	44+203	320	LS
Cagnano (e) – Peschici (i)	44+203	74+000	165	LS



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

La linea è alimentata da 2 Sottostazioni Elettriche gestite in telecomando dal Posto di controllo delle alimentazioni di San Severo.

Le sezioni di linea, da Apricena a Carpino sono alimentate bilateralmente dalle due sottostazioni i tratti San Severo – Apricena e Carpino – Ischitella sono alimentati a sbalzo.

Tutte le SSE sono alimentate in Media Tensione a 20 kV ed equipaggiate con 1 gruppo raddrizzatori che forniscono alimentazione a 3.000 Vcc alla linea di contatto.

Sottostazioni Elettriche linea San Severo - Peschici

n.	SSE	n° gruppi raddrizzatori	Potenza
1	Apricena	1	5400 kVA
2	Carpino	1	5400 kVA

Ai capi di ciascuna tratta sono presenti dispositivi di protezione che provvedono, a seguito della rilevazione di un guasto, alla sua disalimentazione mediante l'apertura degli interruttori extrarapidi ad essa afferenti.

Non sono presenti dispositivi di asservimento che aprono entrambi gli interruttori in caso di sovracorrenti, ma gli assorbimenti dei mezzi di trazione e la bassa intensità di traffico della linea consentono di mantenere le soglie di taratura degli extrarapidi a valori cautelativi.

Linea Foggia - Lucera

Si riporta nella seguente Tabella 4, la sintesi delle tecnologie installate e dei relativi sistemi di esercizio e regimi di circolazione sulla linea Foggia-Lucera.

Linea Foggia (RFI) - Lucera

Impianto	Tipologia impianto	Apparato centrale	sistema di esercizio	Regime Circolazione	Sist. Protez. Marcia Treno
Foggia (RFI)	RFI - staz. Porta	ACEI (RFI)	DM RFI	BCA	SCMT
P.M. Vaccarella	CTC- escl. DCO	ACEI 019	DCO		
Lucera					

Tabella 4: Linea Foggia-Lucera – Tecnologie installate e sistemi di gestione dell'esercizio

La linea ferroviaria Foggia-Lucera, a binario unico con scartamento ordinario 1.435 mm, si estende complessivamente per circa 19+526 km.

Il percorso della linea ferroviaria presenta una pendenza massima del 26‰ circa e raggio minimo di curvatura di 917 m.

La velocità tracciato/orario massime per tratta ferroviaria:

- “Foggia-Vaccarella” velocità max 145 km/h;
- “Vaccarella-Lucera” velocità max 145 km/h;

Fermate presenti lungo la linea ferroviaria San Severo-Peschici:

- Don Bosco - progressiva Km 7+300;
- Lucera 2 – progressiva 18+515.

La linea Foggia - Lucera è gestita con un sistema di esercizio tipo CTC (comando centralizzato del traffico) con posto centrale situato presso la sala DCO di San Severo.

Le stazioni dell'intera linea sono impresenziate e gestite a distanza dal DCO di San Severo.

Le stazioni sono presenziabili, all'occorrenza con DM. Nel tratto Foggia – Lucera è presente un posto di movimento per permettere l'incrocio dei treni provenienti dalle due direzioni opposte.

La linea è attrezzata con apparati di tipo elettromeccanico ACEI a schema semplificato I019.

Il regime di esercizio sulla tratta è con blocco conta assi (BCA) Le tratte tra due stazioni sono delimitate da segnali luminosi. Ogni tratta può essere occupata da un solo treno alla volta, e i segnali impediscono l'accesso finché la sezione non risulta libera. I segnali di stazione sono disposti normalmente a via impedita.

Gli accessi/uscite alla linea di riferimento, sono tutti gli accessi coincidenti con gli accessi agli impianti (stazioni/fermate) stessi.

Stazioni/fermate linea San Severo - Peschici			
n.	Impianto	Tipologia Impianto	Apparato Centrale di Stazione
1	Foggia (RFI)	-	-
2	Don Bosco	Fermata	

		PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA	
		<u>SGI PRO 18 All.01</u>	Rev. 03
Stazioni/fermate linea San Severo - Peschici			
n.	Impianto	Tipologia Impianto	Apparato Centrale di Stazione
3	PDM di Vaccarella	Posto di movimento	ACEI tipo I/019
4	Lucera 2	Fermata	
5	Lucera	Stazione (telecomandata)	ACEI tipo I/019

Sulla linea Foggia - Lucera sono presenti 2 passaggi a livello protetti con barriere complete e relazionati con l'impianto di segnalamento.

L'intera tratta Foggia - Lucera è attrezzata con il sistema di controllo della marcia treno SCMT.

La linea aerea di contatto sulla linea Foggia (e) – Lucera (i) è alimentata alla tensione nominale di 3 KVcc, La sezione nominale della catenaria è di 320 mmq, con filo e corda regolate automaticamente tramite contrappesi. I binari di precedenza e secondari hanno una sezione di 220 mmq con filo regolato e fune fissa.

Impianto TE Foggia - Lucera				
Tratta	Progr.	Progr.	Sez.ne mm²	Palificazione
Foggia (e) – Lucera	1+200	19+500	320	LSF

La linea è alimentata da due sottostazioni (SSE) situate a Foggia e a Lucera. La sottostazione di Foggia è di proprietà di RFI ed è al servizio della linea adriatica RFI.

La sottostazione SSE di Lucera è alimentata in Media Tensione a 20 kV ed equipaggiata con 1 gruppo raddrizzatore che forniscono alimentazione a 3.000 Vcc alla linea di contatto.

Sottostazioni Elettriche linea Foggia - Lucera			
n.	SSE	n° gruppi raddrizzatori	Potenza
1	Foggia	-	-
2	Lucera	1	2.700 kVA

Non sono presenti dispositivi di asservimento che aprono entrambi gli interruttori in caso di sovracorrenti, ma gli assorbimenti dei mezzi di trazione e la bassa intensità di traffico della linea consentono di mantenere le soglie di taratura degli extrarapidi a valori cautelativi.

4.2 Impianti di comunicazione

Le comunicazioni tra terra e treno avvengono attraverso telefoni cellulari GSM, numerati e associati al singolo treno e le postazioni telefoniche, fisse e mobili della sala operativa (DCO).

Il sistema di comunicazione su rete GSM garantisce un collegamento ininterrotto tra il personale a bordo del treno (personale di condotta e di scorta) con la relativa sala operativa del DCO di FDG-GI.

Non è invece distribuito il segnale da rete GSM-R, di proprietà di RFI, nelle tratte in concessione a FDG-GI.

4.3 Punti di accesso e di esodo all'infrastruttura ferroviaria

Al fine di agevolare il tempestivo intervento dei soccorsi, FDG-GI ha individuato tutti i punti di accesso e di esodo dall'infrastruttura ferroviaria, georeferenziandoli all'interno del Sistema Informativo Geografico (GIS) in dotazione alla Sala Operativa. Il GIS, contenente il modello digitale dell'intera rete ferroviaria gestita, consente di individuare rapidamente il punto di accesso più idoneo in funzione della localizzazione dell'evento e di fornire ai soccorsi le indicazioni necessarie per raggiungere il luogo dell'emergenza nel minor tempo possibile.

I punti di accesso e di esodo all'infrastruttura ferroviaria sono inoltre resi disponibili sul sito web istituzionale di FDG-GI.

Fermo restando quanto su detto, in allegato al presente Piano sono riportate le planimetrie delle linee ferroviarie gestite da FDG-GI, nelle quali sono rappresentati i punti di accesso e di uscita dall'infrastruttura.

4.4 Risorse per la gestione delle emergenze

FDG-GI assicura la disponibilità delle risorse umane, dei mezzi, delle attrezzature e dei dispositivi necessari per garantire un'efficace gestione delle situazioni di emergenza che possono interessare l'infrastruttura ferroviaria.

Il personale individuato per la gestione delle emergenze è formato, addestrato e periodicamente aggiornato secondo quanto previsto dal Piano Annuale della Formazione e dalle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, al fine di assicurare il mantenimento delle competenze necessarie allo svolgimento dei compiti assegnati.

Tutto il personale chiamato a intervenire nelle operazioni di emergenza è dotato dei dispositivi di protezione individuale (DPI) previsti dalla valutazione dei rischi e dalle disposizioni aziendali in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

I DPI sono mantenuti in efficienza e utilizzati conformemente alla normativa vigente.

In funzione della tipologia di emergenza, il personale dispone inoltre di attrezzature e strumenti necessari allo svolgimento delle attività di primo intervento, di verifica tecnica e di ripristino dell'infrastruttura ferroviaria, quali mezzi di comunicazione, estintori portatili, cassette di primo soccorso, materiale per la delimitazione delle aree di intervento, utensili e attrezzature tecniche, nonché di ogni ulteriore dotazione necessaria in relazione allo scenario emergenziale.

Al fine di agevolare la gestione dell'emergenza e favorire il tempestivo avvio delle fasi di soccorso, è opportuno che i treni in circolazione sulle linee gestite da FDG-GI, siano sempre dotati, oltre che di tutti i mezzi e attrezzature previste, anche di telefono cellulare in consegna sia al personale di condotta sia al personale di bordo.

Nel caso si verifichi una situazione d'emergenza, il Personale di Bordo della IF, dovrà dissuadere i viaggiatori dall'utilizzo dei cellulari al fine di lasciare i canali di comunicazione liberi e a disposizione degli addetti alla gestione dell'emergenza stessa.

Per supportare le attività di soccorso e le successive operazioni di ripristino dell'esercizio ferroviario, FDG-GI rende inoltre disponibili propri motocarrelli ferroviari, utilizzabili per il trasporto del personale, delle attrezzature e strumenti di soccorso.

Tali mezzi sono stabilmente dislocati presso gli impianti ferroviari di:

- Apricena Città;
- San Nicandro Garganico;
- Lucera.

5 PARTE OPERATIVA

Nel seguito sono riportate tutte le informazioni relative alla fase di gestione dell'emergenza a partire dall'attivazione fino alla cessazione dell'emergenza e ripristino della circolazione.

5.1 Gestione dell'emergenza

In coerenza con la procedura [L.3.18], di seguito sono elencate le situazioni di emergenza individuate da FDG-GI sulla base delle valutazioni del rischio condotte, delle caratteristiche del sistema ferroviario gestito, dei ritorni di esperienza e delle norme di riferimento:

- Incendio;
- Collisione;
- Deragliamento;
- Inconvenienti;
- Emergenze ambientali;
- Emergenze sanitarie.

Di seguito sono riportate:

- le procedure operative di carattere generale di intervento comuni alle diverse situazioni di emergenza in linea;
- le procedure che dettagliano alcune operazioni particolari per le situazioni di emergenza in linea;
- le procedure specifiche per diverse situazioni di emergenza in linea.

5.1.1 Procedure Operative di Carattere Generale

Qualora vengano a crearsi situazioni di emergenza o tali da presagire il verificarsi di un'emergenza, il personale ferroviario e il personale che esegue comunque la propria attività lavorativa in ambito ferroviario deve provvedere per la chiamata di attivazione dell'emergenza alla Sala Operativa, utilizzando il mezzo di comunicazione che risulta più rapidamente disponibile e fornendo le informazioni utili del caso, ovvero:

- nome, cognome e profilo professionale;
- localizzazione dell'evento critico indicando l'impianto ferroviario e/o tratta di linea con progressiva chilometrica e/o tunnel interessato;
- eventuale coinvolgimento di treni (riportare numero treno);
- prime indicazioni sul tipo di evento critico verificatosi precisando, se possibile la tipologia di cause;
- dettagli riscontrabili al momento sugli effetti dell'evento verificatosi;
- altre indicazioni ritenute utili:
 - i dati identificativi del treno e la natura dell'emergenza;
 - i provvedimenti già adottati o in corso d'adozione;
 - il numero delle persone eventualmente coinvolte nell'evento e/o ferite;
 - l'eventuale necessità di soccorso esterno (VV.F., Soccorsi sanitari, ecc.);
 - l'eventuale preavviso di richiesta di soccorso tecnico.

La chiamata di attivazione dell'emergenza deve essere inoltrata alla Sala Operativa, che coincide con il DCO. Nelle more dell'istituzione del COGE, il DCO, sulla base delle informazioni ricevute e dei criteri di seguito riportati, valuta la necessità di richiedere l'intervento degli Enti preposti alla gestione dell'emergenza:

- Situazione di pericolo che non richiede l'intervento degli enti preposti alla gestione dell'emergenza:
una situazione di pericolo a carattere limitato che non comporta estensione del rischio e che può

essere dovuta a eventi localizzati immediatamente risolvibili al loro manifestarsi dal personale presente sul posto e con i mezzi a disposizione, come ad esempio un incendio di un cestino dei rifiuti;

- Situazione di pericolo che richiede l'intervento degli enti preposti alla gestione dell'emergenza: una situazione di pericolo che già al suo verificarsi interessa una vasta area ferroviaria e probabilmente anche aree esterne limitrofe e che possa richiedere una qualche forma di evacuazione.

In relazione alle situazioni di pericolo sopra descritte, il DCO provvede ad attivare telefonicamente la fase di allarme e, qualora necessario, a richiedere l'intervento dei soccorsi, avvalendosi dei recapiti riportati nei documenti MOD.01.PRO.18.GE e MOD.05.PRO.18.GE, secondo il seguente ordine:

- 1) Direttore Tecnico (DT) di FDG-GI;
- 2) Enti e Organismi Istituzionalmente preposti alla gestione delle emergenze (Solo quando la situazione di pericolo lo richieda, la Sala Operativa provvede prioritariamente a contattare gli Organismi istituzionalmente preposti all'emergenza, al "Numero Unico di Emergenza Europeo" 112);
- 3) RFI - DCO (laddove l'evento sia avvenuto in ambito RFI).

Il Direttore Tecnico, valutata la situazione, dispone l'attivazione del Centro Operativo per la Gestione dell'Emergenza (COGE) mediante strumenti di comunicazione diretti (sistema di messaggistica istantanea), coinvolgendo le figure professionali individuate nel MOD.05.PRO.18.GE.

Il COGE assume il coordinamento dell'emergenza.

Nel caso in cui si prevede il coinvolgimento degli enti preposti (NUE 112) alla gestione dell'emergenza, le figure professionali di cui MOD.04.PRO.18.GE "*Figure professionali di FDG-GI Responsabili delle Funzioni di Supporto*", agiscono secondo le funzioni di supporto del MODELLO OPERATIVO AUGUSTUS.

In relazione alla tipologia di evento emergenziale, il DT attiva le singole funzioni di supporto di seguito descritte. La struttura operativa si configura secondo le seguenti funzioni di supporto:

- **Funzione 1** Tecnica e pianificazione;
- **Funzione 2** Sanità - Assistenza Sociale;
- **Funzione 3** Volontariato;
- **Funzione 4** Materiali e mezzi;
- **Funzione 5** Servizi Essenziali;
- **Funzione 6** Censimento danni a persone e cose;
- **Funzione 7** Strutture Operative Locali, Viabilità;
- **Funzione 8** Telecomunicazioni;
- **Funzione 9** Assistenza ai viaggiatori.

Funzione 1 - Tecnica e pianificazione

- In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:
- predisposizione aree di ricovero;
- segnalazione fabbisogno di mezzi, personale e materiali;
- organizzazione delle squadre di soccorso;
- valuta e provvede al ripristino immediato della linea;
- verificare e ripristina la funzionalità delle reti infrastrutturali e ne cura la messa in sicurezza;
- predisporre interventi speciali per l'erogazione dei servizi essenziali presso le zone di emergenza;
- rimozione macerie.



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

Funzione 2 - Sanità, Assistenza Sociale

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:

- organizzazione immediata degli interventi di soccorso ai viaggiatori;
- svolge attività di assistenza sociale e psicologica ai viaggiatori coinvolti;
- tutela degli handicappati, degli anziani e delle altre categorie che necessitano di particolari cure mediche;
- raccordo con il 118 e le altre strutture sanitarie presenti sul territorio;
- censimento dei viaggiatori coinvolti;
- favorisce il ricongiungimento dei nuclei familiari;
- dispone il trasporto degli sfollati nelle aree di emergenza esterne attrezzate;
- provvede ad allestire posti di pronto soccorso;
- provvede al trasporto dei feriti gravi in ospedale con ambulanze private o altri automezzi requisiti;
- istituire il servizio tumulazione delle vittime e provvede all'eventuale requisizione di bare.

Funzione 3 - Volontariato

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:

- su disposizione della Prefettura di Foggia, sentiti i COC comunali, coordina le associazioni di volontariato in merito agli uomini e dei mezzi a disposizione in tempo reale;

Funzione 4 - Materiali e Mezzi

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:

- la raccolta di materiali di interesse durante l'emergenza (cartografie ed altro) e la loro
- distribuzione attraverso le funzioni di supporto;
- l'organizzazione dei trasporti delle FDG-GI;
- la gestione dei mezzi impegnati.

Funzione 5 - Servizi Essenziali

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:

- provvede al funzionamento dei servizi essenziali nelle aree destinate ai diversi scopi di Protezione Civile;
- verificare costantemente lo stato dei servizi durante l'evolversi dell'evento;
- attivare le strutture individuate e opera, con tutti i mezzi a disposizione per l'immediato ripristino delle attività;
- garantire l'attivazione della struttura per gli interventi di messa in sicurezza in caso di evento.

Funzione 6 - Censimento Danni, Persone e Cose

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:

- censimento dei danni riferito a persone;
- censimento dei danni riferito a mezzi ed infrastruttura ferroviaria;
- censimento dei danni riferito a servizi essenziali.

Funzione 7 - Strutture Operative Locali, Viabilità

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

- predisposizione della posizione degli uomini e dei mezzi per vigilare sul corretto afflusso (e di deflusso) dei viaggiatori;
- predisposizione della posizione degli uomini e dei mezzi per il trasporto dei viaggiatori nei centri di accoglienza;
- predisposizione dell'eventuale successiva attivazione dei "cancelli";
- diffusione, in collaborazione con le Forze dell'Ordine, la comunicazione di cessato allarme;
- ricognizione sul territorio per la verifica dello stato, dandone comunicazione al Dirigente di Movimento.

Funzione 8 - Telecomunicazioni

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:

- attiva la rete di comunicazione con la Prefettura di Foggia, la Sala Operativa della Regione Puglia e della Provincia di Foggia;
- verifica costantemente lo stato dei servizi durante l'evolversi dell'evento;
- si coordina con le associazioni di volontariato, se presenti.

Funzione 9 - Assistenza ai viaggiatori

In caso di evento, il responsabile della funzione coordina i seguenti interventi:

- assistere i viaggiatori durante la fase di evacuazione;
- provvedere alle vettovaglie e indumenti / coperte in relazione alla situazione meteorologica;
- provvedere alla ricerca di luoghi di ricovero (albergo, bed & breakfast o altro) presenti sul territorio.

La responsabilità del coordinamento delle operazioni di gestione dell'emergenza è assunta dagli Enti preposti secondo le rispettive attribuzioni istituzionali.

In tale circostanza:

- il Responsabile del COGE, direttamente o tramite il DCO, all'arrivo dei Vigili del Fuoco sul luogo dell'emergenza, deve comunicare al loro Comandante gli aggiornamenti sulla situazione in atto;
- il Responsabile del COGE, direttamente o tramite il DCO, quando necessario, deve comunicare al Comandante dei Vigili del Fuoco l'arresto della circolazione dei treni e l'eventuale avvenuta disalimentazione e messa a terra delle condutture di TE interessate, ;
- qualora l'intervento interessi le cabine elettriche di media tensione e le SSE, se richiesto dai Vigili del Fuoco, il DCO, su indicazione del Responsabile del COGE, deve disporre la disalimentazione delle linee elettriche interessate, ricevendone conferma.

Sarà cura del Comandante dei Vigili del Fuoco e del Responsabile COGE predisporre l'invio dei motocarrelli di supporto residenti presso gli impianti ferroviari di Apricena Città, San Nicandro Garganico e Lucera.

Qualora siano intervenuti gli Enti preposti alla gestione dell'emergenza, la cessazione dello stato di emergenza viene comunicata dagli stessi al Responsabile del COGE, ai fini dell'avvio delle procedure di ripristino dell'esercizio ferroviario.

Al termine delle operazioni, il Comandante dei Vigili del Fuoco rimette il coordinamento delle operazioni al Responsabile del COGE.

Nel caso in cui non è previsto il coinvolgimento degli enti preposti alla gestione dell'emergenza, Il DT, sulla base delle informazioni ricevute dalla Sala Operativa, valuta la situazione e le prime azioni intraprese dal DCO, qualora



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 AII.01

Rev. 03

necessario, rimuove/conferma/dispone le limitazioni o la sospensione della circolazione ferroviaria, fornendo le relative indicazioni operative alla Sala Operativa.

Il DT provvede ad attivare il COGE (Centro Operativo di Gestione delle Emergenze) tramite strumenti di comunicazione diretti (sistema di messaggistica istantanea).

A seguito della costituzione del COGE, il DT, in qualità di Responsabile del COGE, assicura il coordinamento generale della gestione dell'emergenza e valuta le azioni necessarie per fronteggiare l'evento, sulla base delle informazioni rese disponibili dalla Sala Operativa, dal personale intervenuto sul posto e dalle strutture aziendali coinvolte.

Nell'ambito delle attività di gestione dell'emergenza, il COGE svolge una seconda valutazione della necessità di coinvolgere ulteriori strutture aziendali, soggetti esterni ed Organismi istituzionalmente preposti, in funzione della tipologia, dell'entità e dell'evoluzione dell'evento.

Se non richiesto l'intervento degli Organismi istituzionalmente competenti, il COGE mantiene il coordinamento degli interventi operativi necessari alla gestione dell'emergenza, avvalendosi delle strutture aziendali coinvolte e, ove necessario, del personale dell'Impresa Ferroviaria.

In tale contesto il COGE coordina almeno:

- le squadre di intervento (il personale tecnico specialistico e manutentivo);
- i Coordinatori di Livello 3 competenti per la tipologia di emergenza;
- l'Impresa Ferroviaria;
- le ulteriori strutture aziendali coinvolte.

Le squadre d'intervento sono composte da agenti dei vari Reparti della Manutenzione Infrastruttura di FDG-GI, che normalmente svolgono attività proprie del profilo professionale rivestito.

Il DCO o, se costituito, il Responsabile del COGE, dispone telefonicamente l'intervento dei RAE OC e Fabbricati, RAE Armamento, RAE Energia e RAE CCS, i quali attivano il personale della Manutenzione Infrastruttura di rispettiva competenza affinché intervenga nel più breve tempo possibile sul luogo dell'evento. Qualora necessario, il DCO o, se attivato, il Responsabile del COGE può richiedere alla Sala Operativa dell'Impresa Ferroviaria FDG l'intervento del personale di manutenzione delle Officine.

Al di fuori dell'orario lavorativo degli agenti vale la reperibilità secondo la quale il personale reperibile deve presentarsi nella propria sede lavorativa entro un'ora dalla chiamata.

I tempi di intervento delle squadre, dal momento in cui è costituita e pronta all'operatività, dipendono da più fattori quali la distanza dal punto dell'evento, il mezzo utilizzato per lo spostamento (su gomma o su rotaia), ecc.

I componenti della squadra per l'intervento, oltre a essere dei tecnici esperti nel rispettivo settore di appartenenza, devono essere opportunamente addestrati ad eseguire le attività prescritte nel PGE.

Il personale addetto dovrà indossare i dispositivi individuali di protezione (DPI) adatti ad affrontare l'emergenza in atto.

In ogni caso, essi non possono in alcun modo sostituirsi all'azione di chi svolge operazioni di soccorso per istituzione (VV.F., Protezione civile, personale sanitario, ecc.).

Pertanto, non dovranno mai, con il loro operato, mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.

L'intervento sulla linea ferroviaria è subordinato al rispetto dei regolamenti ferroviari vigenti.

Sono di seguito elencati i compiti della squadra per l'intervento FDG-GI.

- accertare i termini precisi dell'incidente e avvisare il DCO;
- supportare il personale delle stazioni, delle fermate e dei treni nell'assistenza alle persone;
- supportare gli Enti deputati istituzionalmente al soccorso;
- impedire l'accesso, nella zona interessata dall'emergenza, alle persone estranee alle attività di soccorso;

- in caso di intervento dei Vigili del Fuoco, su ordine del DCO o del Responsabile del COGE, e previa comunicazioni con il personale addetto alle Sottostazioni Elettriche e all'impianto di Alimentazione, accertare la disalimentazione e la messa a terra delle condutture di TE, applicare i dispositivi di cortocircuito e rilasciare l'autorizzazione ai Vigili del Fuoco per il loro ingresso in ambito ferroviario;
- adoperarsi, nei limiti delle proprie competenze, per ripristinare le condizioni normali di esercizio.

5.1.2 Procedure che dettagliano alcune operazioni particolari per le situazioni di emergenza in linea

Di seguito, sono riportate le procedure relative ai seguenti sotto scenari che dettagliano le operazioni particolari che possono verificarsi in alcuni degli scenari emergenziali individuati.

5.1.2.1 Evacuazione del treno ed esodo dei viaggiatori

L'evacuazione dei viaggiatori dal treno fermo in linea e successivo esodo dovrà essere attuata solo in presenza di eventi eccezionali tali da rendere impossibile la permanenza a bordo, rischioso per la sicurezza delle persone. In tal caso, il personale di bordo treno deve informarne tempestivamente il DCO, specificando le cause che impongono il provvedimento, nonché la posizione esatta del treno fermo, e attendere da questi l'autorizzazione all'evacuazione e le istruzioni per il recupero dei viaggiatori.

L'avviso al DCO, e la relativa autorizzazione, deve essere comunicato anche nel caso che l'evacuazione debba avvenire in una stazione o in una fermata.

Tranne in situazioni eccezionali di imminente pericolo, l'avviso di abbandonare il treno ai viaggiatori da parte del Capotreno, deve essere diffuso dopo aver ricevuto dal DCO l'autorizzazione suddetta.

Nella fase successiva il Macchinista collabora con il Capotreno nell'assistenza ai viaggiatori, facilitandone l'evacuazione dal treno e l'esodo dalla linea.

Il Capotreno deve comunicare al DCO la presenza sul convoglio di viaggiatori disabili, comunicando tutte le informazioni che possono essere utili per l'intervento (numero, ubicazione, etc.).

In caso di necessità per un'eventuale evacuazione dal treno di passeggeri disabili, il Capotreno deve richiedere collaborazione ed assistenza al Macchinista e, ove presente, al personale delle squadre di soccorso, degli altri Enti esterni intervenuti.

Raggiunto l'esterno, i passeggeri riceveranno l'assistenza delle squadre di soccorso degli Enti esterni intervenuti.

L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie ad indirizzare la clientela verso un percorso che privilegi la minore distanza dalle uscite di sicurezza.

Il Capotreno deve informare il DCO della scelta effettuata in modo tale da poter indirizzare le squadre di soccorso. A seguito dell'evacuazione di un treno, è compito del personale del treno stesso eseguire la visita interna al fine di accertare che tutti i viaggiatori siano discesi dai veicoli.

Cessata la procedura di esodo, le operazioni di soccorso continueranno con le modalità previste dallo scenario in atto.

Nel caso eccezionale in cui l'emergenza a bordo di un treno possa provocare un'ulteriore emergenza in una stazione o in una fermata, il DCO deve disporre, se possibile, per l'evacuazione della stazione o della fermata prima dell'arrivo del treno.

A tal fine, se ricorre il caso, il DCO interessato deve darne avviso verbale al personale eventuale presente in stazione.

5.1.2.2 Trasbordo dei viaggiatori su altro treno



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

Il trasbordo dei viaggiatori di un treno fermo in linea, lontano da una stazione/fermata o altra uscita, su di un altro treno deve essere in ogni caso richiesto al DCO a cura del referente dell'IF.

Il DCO deve autorizzare l'adozione di tale provvedimento solo dopo l'avvenuto arresto della circolazione dei treni non interessati direttamente al trasbordo.

In tal caso, per l'esecuzione del trasbordo devono essere adottate le modalità e le procedure stabilite dall'IF. Spetta comunque al referente dell'IF impartire le opportune istruzioni al personale dei treni.

5.1.2.3 Recupero dei viaggiatori disabili

Il Capotreno deve comunicare al Dirigente Centrale Operativo (DCO) la presenza sul convoglio di viaggiatori disabili, comunicando tutte le informazioni che possono essere utili per l'intervento (numero, ubicazione, etc.).

In caso di necessità per un'eventuale evacuazione dal treno di passeggeri disabili, il Capotreno deve richiedere collaborazione ed assistenza al Macchinista e, ove presente, al personale delle squadre di soccorso, degli altri Enti esterni intervenuti.

5.1.2.4 Disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica

I conduttori della linea aerea di contatto, degli alimentatori e delle altre linee elettriche, sia dentro sia fuori la sede ferroviaria, devono essere considerati permanentemente sotto tensione.

Nei casi di imminente pericolo a persone, a treni in circolazione o ad impianti ferroviari, eventi che richiedono l'intervento di squadre di intervento e soccorso, qualunque agente può richiedere, anche verbalmente, al DCO (Sala Operativa) la disalimentazione della linea aerea di contatto o degli impianti di trazione elettrica in genere, dichiarando il motivo della richiesta e declinando le proprie generalità.

In particolare, si rende **prioritariamente indispensabile** eseguire la procedura di disalimentazione descritta all'articolo 22 del [F.1.39].

Inoltre, per la disalimentazione delle condutture di TE occorre valutare, con la massima accuratezza, l'emergenza in atto, in relazione ai relativi rischi (pericolo di folgorazione) e alla necessità di garantire i servizi a bordo dei treni (ventilazione, climatizzazione e stazionamento, tramite il freno continuo automatico, dei veicoli).

5.1.3 Procedure specifiche per diverse situazioni di emergenza

Nel presente paragrafo sono descritte le procedure operative di intervento relative alle seguenti tipologie di emergenza in linea:

1. Incendio;
2. Collisione;
3. Deragliamento;
4. Inconvenienti;
5. Emergenze ambientali;
6. Emergenze sanitarie.

Per ciascuna delle suddette tipologie di emergenza sono riportate le specifiche azioni operative da adottare, nonché i relativi diagrammi di flusso che illustrano le comunicazioni e gli scambi informativi tra il Personale di Bordo dell'Impresa Ferroviaria (IF), il Dirigente Centrale Operativo (DCO), il Centro Operativo per la Gestione dell'Emergenza (COGE).

5.1.3.1 Incendio (in linea e/o a bordo dei treni)

Le cause che possono produrre un tale evento possono dipendere dal degrado del materiale rotabile o da un evento accidentale che riguarda l'interno di una carrozza del treno o l'infrastruttura ferroviaria.

Il personale che rilevi, direttamente oppure tramite la segnalazione di terzi, la presenza di un principio di incendio in ambito ferroviario o il solo sospetto dell'esistenza di un incendio (presenza di fumo, odore di bruciato, ecc.), deve valutare la situazione in atto e se trattasi di:

- un falso allarme, ovvero non vi sia la presenza di un principio di incendio, non deve adottare ulteriori provvedimenti;
- un principio di incendio domabile con i soli estintori/manichette presenti sul luogo deve tentare di spegnerlo con tali dispositivi fino a estinguerlo;
- un incendio non domabile con i suddetti estintori/manichette deve provvedere a far allontanare dalla zona di pericolo le eventuali persone presenti e verificare che non ci siano persone infortunati.

In tutti i suddetti casi deve essere avvisato il DCO.

Il personale di bordo (macchinista e/o capotreno) rilevata l'emergenza, deve avvisare il DCO, comunicando la posizione e fornendo le informazioni utili all'intervento degli Enti preposti (VV.F., Forze dell'Ordine, etc.).

Se possibile, il Personale di Condotta porta il treno presso una fermata/stazione, in caso contrario deve arrestare il treno prioritariamente in corrispondenza di un uscita/accesso.

Se l'incendio è a bordo treno, una volta immobilizzato il convoglio e, per quanto possibile e di competenza, il Personale di bordo deve attivarsi con i mezzi a disposizione per contrastare il principio di incendio. Nel caso in cui l'incendio a bordo treno si verifica in prossimità di una galleria, il macchinista deve evitare di arrestare il treno all'interno della Galleria.

Se riesce a spegnere l'incendio, il Capotreno tranquillizza i passeggeri, informandoli di un inconveniente tecnico sul treno risolto, invitando i passeggeri a non scendere dal treno. Il treno riprende la marcia, con le cautele del caso e con le indicazioni ricevute dalla DCO, e porta il treno alla prima fermata utile e, previa autorizzazione della DCO, procede all'evacuazione del treno.

Se il personale di bordo (macchinista e/o capotreno) non riesce a spegnere l'incendio (per esempio quando l'incendio interessa la linea), previa autorizzazione del DCO, devono essere attuate immediatamente le procedure di evacuazione, con le modalità descritte presente piano.

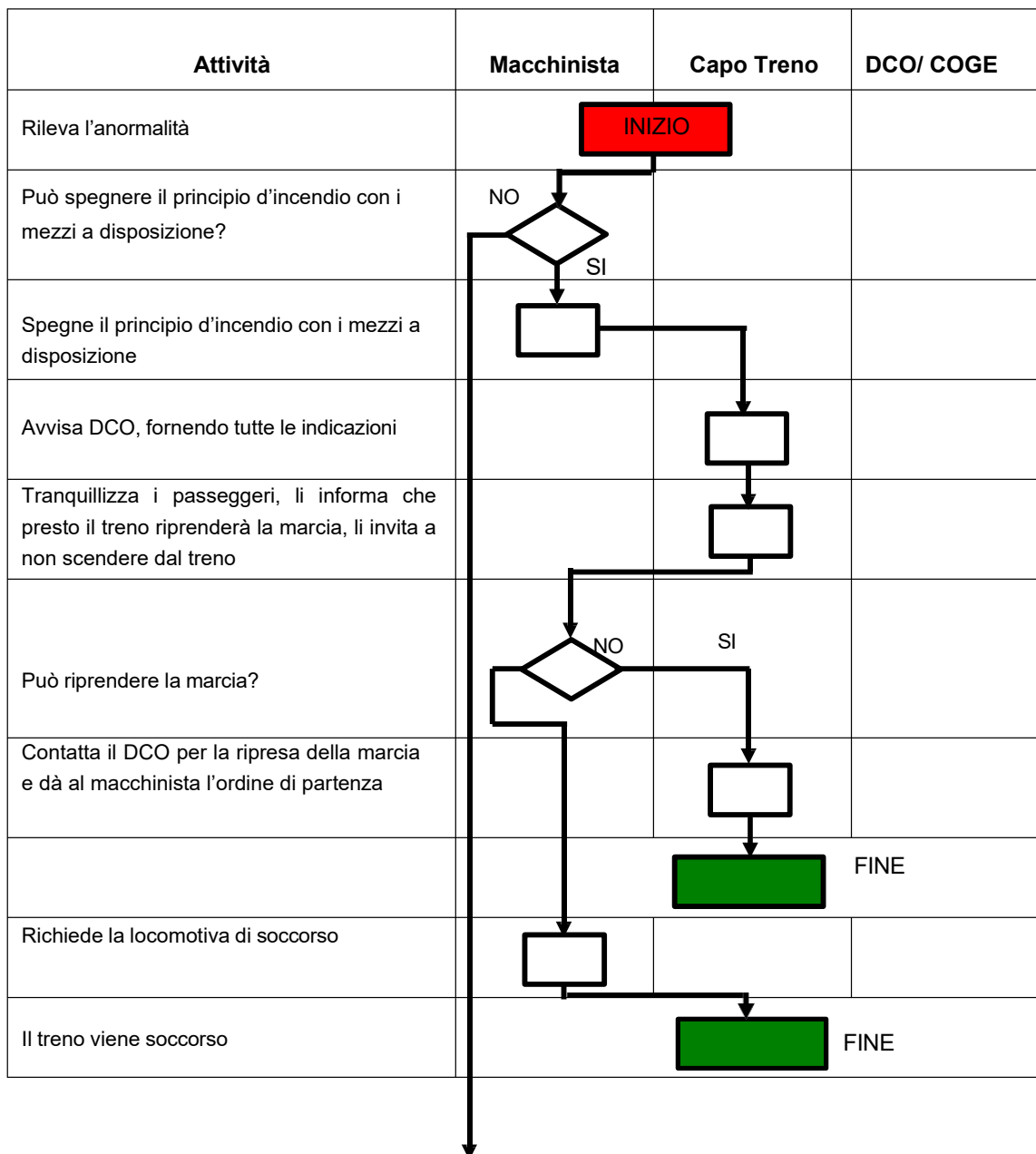
Sulla base delle informazioni fornite dal Personale di bordo, Il DCO attiva subito il soccorso coinvolgendo gli Enti esterni coinvolti, VV.F., Soccorsi Sanitari e Forze dell'Ordine e invia le squadre di intervento FDG-GI e se necessario della IF.

All'arrivo degli Enti di soccorso, il personale di bordo ne dà immediata comunicazione DCO, fornendo ogni informazione utile al coordinamento delle successive attività di gestione dell'emergenza.

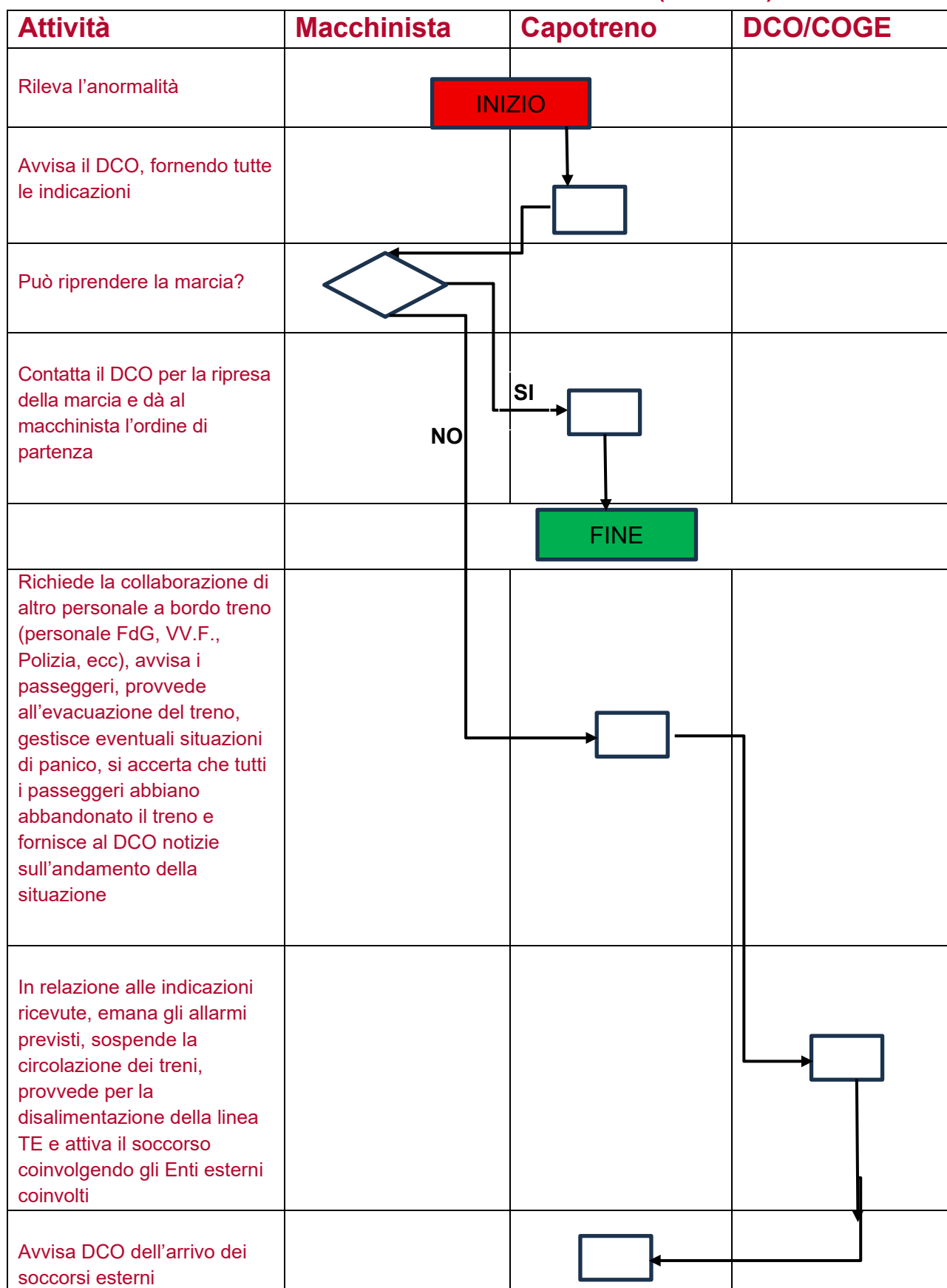
Il termine dell'emergenza deve essere stabilito dagli enti di soccorso intervenuti.

Acquisite tutte le evidenze necessarie e verificata la sussistenza delle condizioni di sicurezza, il DT, in qualità di Responsabile del COGE, dichiara cessata l'emergenza e autorizza la ripresa della circolazione ferroviaria, dandone comunicazione alla Sala Operativa per i conseguenti adempimenti di competenza.

La ripresa della circolazione dei treni è comunque subordinata all'applicazione della normativa vigente.

SITUAZIONE DI EMERGENZA: INCENDIO (A BORDO DEI TRENI)


SITUAZIONE DI EMERGENZA: INCENDIO (IN LINEA)



	PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA		
	<u>SGI PRO 18 AII.01</u>		Rev. 03
Il coordinamento delle operazioni passa al Comandante dei VV.F.			
Termine del soccorso urgente	↓ FINE SOCCORSO URGENTE ↓		
Recupero materiale e ripristino infrastruttura da parte del personale tecnico FdG	FINE		



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 AII.01

Rev. 03

5.1.3.1 Collisione fra rotabili

Tra i vari incidenti che possono aver luogo nel corso del normale esercizio di bordo, è considerato rilevante, in termini di gravità, la collisione fra rotabili.

Si potrebbe verificare la necessità di effettuare il trasbordo dei viaggiatori in un altro mezzo o di far raggiungere a piedi le vie di esodo. Potrebbe occorrere il soccorso sanitario sia nei confronti dei viaggiatori che del Personale Viaggiante.

Sicuramente, si avrà una sensibile interruzione nel servizio ferroviario del binario interessato.

In caso di deragliamento, il personale di bordo, deve avvisare il DCO, fornendogli tutte le informazioni necessarie all'arrivo dei soccorsi e degli Enti preposti, e, previa autorizzazione del DCO, deve attuare immediatamente le procedure di evacuazione, con le modalità descritte nel presente PGE.

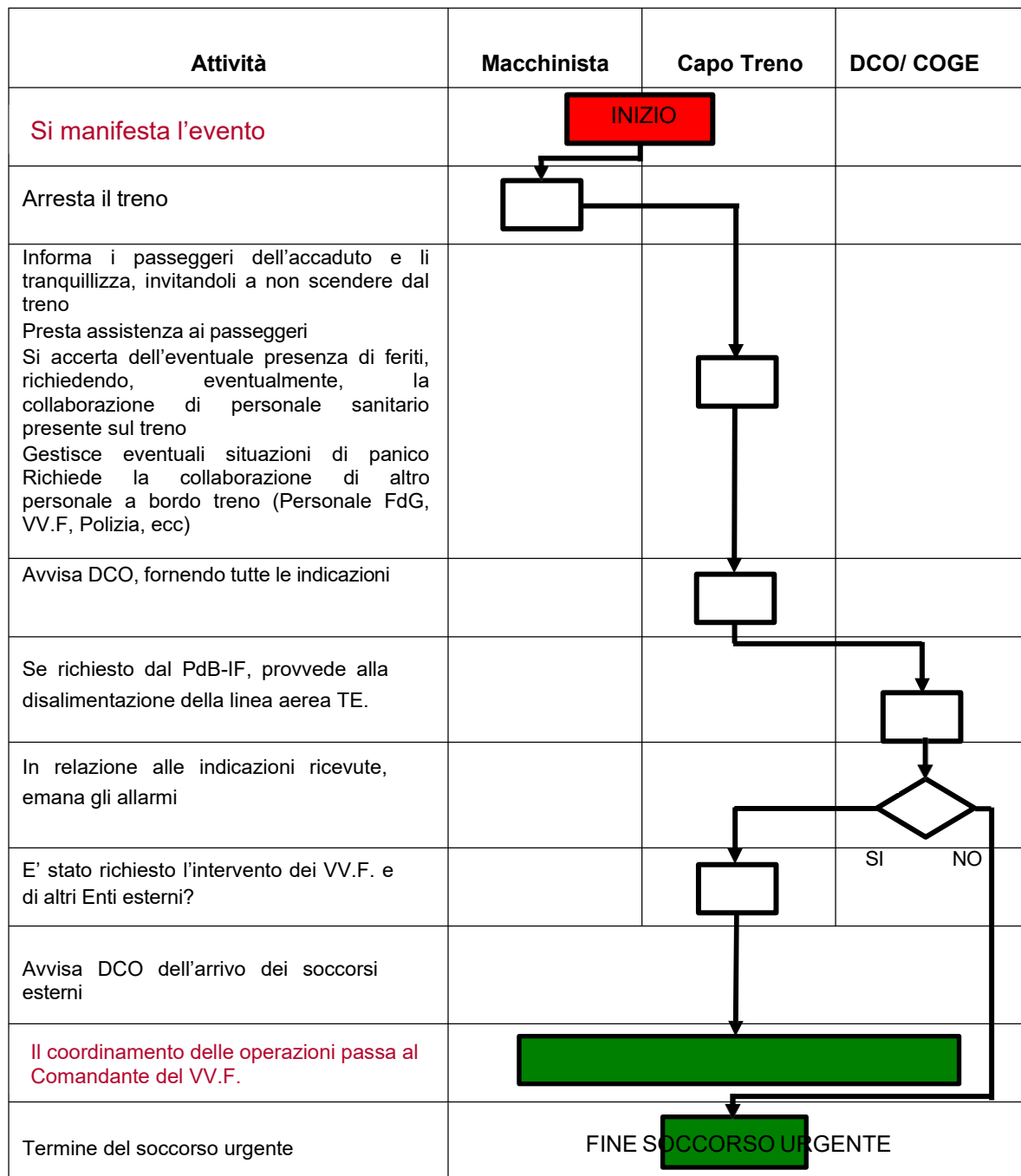
Il DCO attiva subito il soccorso coinvolgendo gli Enti esterni coinvolti, VV.F., Soccorsi Sanitari e Forze dell'Ordine e invia le squadre di intervento FDG-GI e della IF per eventuale invio dei moto carrelli.

All'arrivo degli Enti di soccorso, il personale di bordo ne dà immediata comunicazione al DCO, fornendo ogni informazione utile al coordinamento delle successive attività di gestione dell'emergenza.

Il termine dell'emergenza deve essere stabilito dagli enti di soccorso intervenuti.

Acquisite tutte le evidenze necessarie e verificata la sussistenza delle condizioni di sicurezza, il DT, in qualità di Responsabile del COGE, dichiara cessata l'emergenza e autorizza la ripresa della circolazione ferroviaria, dandone comunicazione alla Sala Operativa per i conseguenti adempimenti di competenza.

La ripresa della circolazione dei treni è comunque subordinata all'applicazione della normativa vigente.

SITUAZIONE DI EMERGENZA: COLLISIONE FRA ROTABILI


Recupero materiale e ripristino infrastruttura da parte personale tecnico FdG

FINE



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

5.1.3.2 Incidenti con deragliamento

Il deragliamento può comportare diversi scenari di posizionamento dei rotabili rispetto ai binari. Si potrebbe verificare la necessità di effettuare il trasbordo dei viaggiatori in un altro mezzo o di far raggiungere a piedi le vie di esodo. Potrebbe occorrere il soccorso sanitario sia nei confronti dei viaggiatori che del Personale Viaggiante.

Il deragliamento comporta sicuramente un'interruzione nel servizio ferroviario del binario interessato.

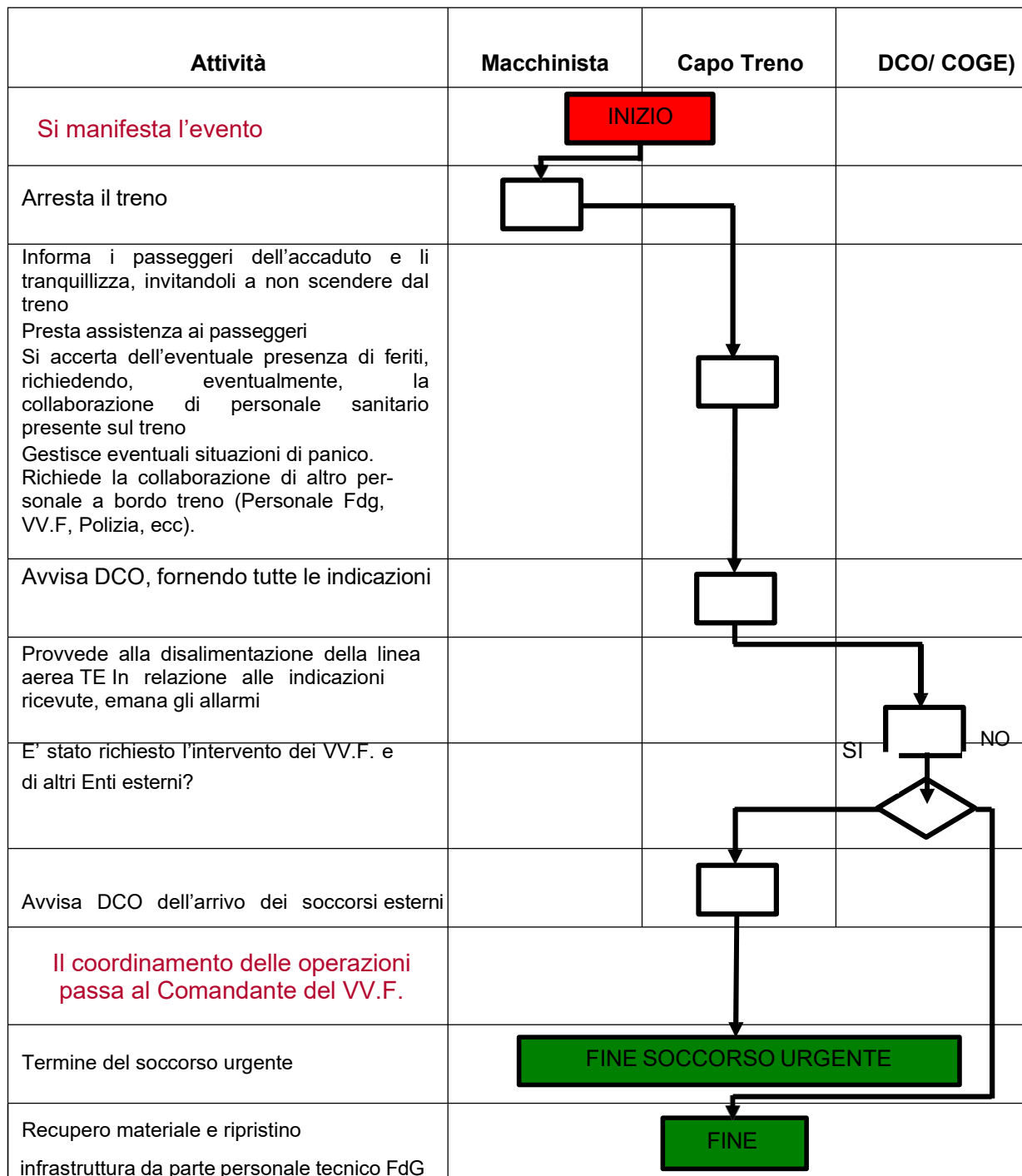
In caso di deragliamento, il personale di bordo, deve avvisare il DCO, fornendogli tutte le informazioni necessarie all'arrivo dei soccorsi e degli Enti preposti, e, previa autorizzazione del DCO, deve attuare immediatamente le procedure di evacuazione, con le modalità descritte nel presente piano

Il DCO, nelle more dell'istituzione del COGE, attiva subito il soccorso coinvolgendo gli Enti esterni coinvolti, VV.F., Soccorsi Sanitari e Forze dell'Ordine, RFI (laddove l'evento sia avvenuto in ambito RFI) e invia le squadre di intervento FDG-GI e della IF per l'invio del treno di soccorso.

Il termine dell'emergenza deve essere stabilito dagli enti di soccorso intervenuti.

Acquisite tutte le evidenze necessarie e verificata la sussistenza delle condizioni di sicurezza, il DT, in qualità di Responsabile del COGE, dichiara cessata l'emergenza e autorizza la ripresa della circolazione ferroviaria, dandone comunicazione alla Sala Operativa per i conseguenti adempimenti di competenza.

La ripresa della circolazione dei treni è comunque subordinata all'applicazione della normativa vigente.

SITUAZIONE DI EMERGENZA: INCIDENTI CON DERAGLIAMENTO




PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

5.1.3.3 Inconvenienti (arresto di un convoglio per un lungo periodo in linea)

Ai fini del presente documento, è considerato inconveniente l'arresto di un convoglio in linea per un periodo continuativo superiore a un'ora.

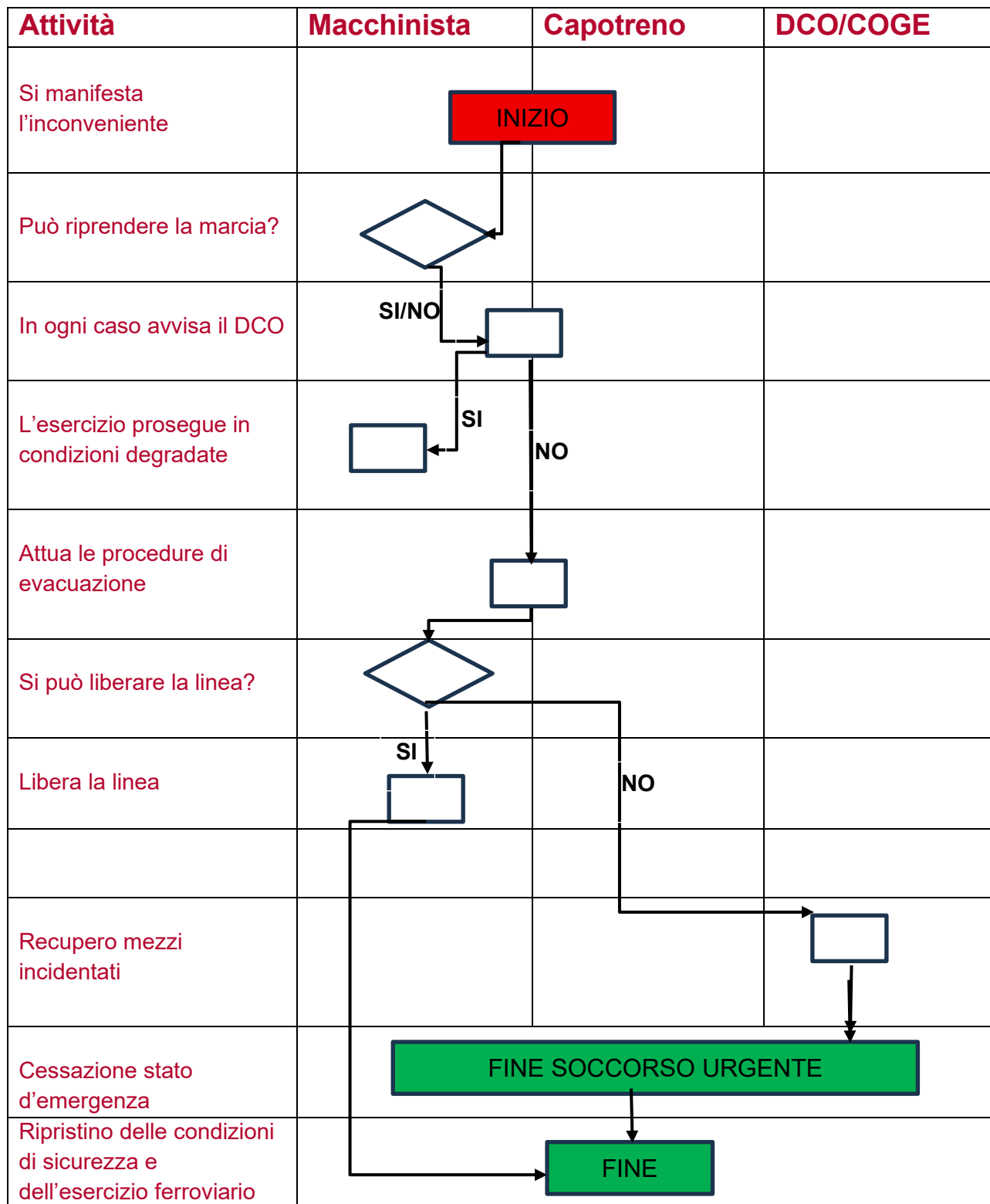
Le avarie tecniche che provocano l'arresto di un convoglio possono riguardare sia l'infrastruttura sia il materiale rotabile.

Nel caso di malfunzionamenti degli impianti di segnalamento l'esercizio proseguirà in condizioni degradate, su indicazione del DCO.

Nel caso in cui un treno sia costretto a fermarsi in linea senza la possibilità, in tempi brevi, di riprendere la corsa o di poter provvedere per la retrocessione (per la mancanza di tensione alle condutture di TE, guasto al mezzo di trazione, ostacoli in linea, ecc...), il personale deve avvisare il DCO, fornendogli tutte le informazioni necessarie all'arrivo dei soccorsi e degli Enti preposti, e, previa autorizzazione del DCO, deve attuare immediatamente le procedure di evacuazione, con le modalità descritte nel presente documento.

Se l'infrastruttura lo permette e il rotabile è funzionante, libera la linea secondo il ricovero indicato dal DCO, altrimenti si organizza l'invio del treno di soccorso.

Il DCO se necessario, invia le squadre di intervento FDG-GI e della IF per l'eventuale invio dei moto carrelli.

SITUAZIONE DI EMERGENZA: INCONVENIENTI (ARRESTO DI UN CONVOGLIO PER UN LUNGO PERIODO IN LINEA)




PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

5.1.3.4 Emergenze ambientali

Gli eventi di natura ambientale che si verificano in presenza di uno stato di allerta sono gestiti secondo le modalità previste dagli specifici Piani di Allerta adottati da FDG-GI.

Il presente Piano Generale di Emergenza disciplina, invece, la gestione delle emergenze in linea conseguenti al verificarsi di eventi di natura ambientale che interessano l'infrastruttura ferroviaria durante l'esercizio, indipendentemente dall'emissione di uno stato di allerta.

Rientrano nell'ambito di applicazione del presente Piano gli eventi di natura ambientale che possono verificarsi anche in assenza di uno stato di allerta e che richiedono l'attivazione delle procedure di gestione dell'emergenza. A titolo esemplificativo, rientrano in tale categoria la caduta di alberi o di altri materiali sulla sede ferroviaria, i movimenti franosi, gli smottamenti, gli allagamenti e qualsiasi altro evento improvviso che possa compromettere la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Una volta rilevato l'evento, il personale dell'Impresa Ferroviaria provvede all'immediata messa in sicurezza del treno e informa tempestivamente il DCO fornendo tutte le informazioni utili alla localizzazione e alla caratterizzazione dell'evento.

Se non ci sono feriti, il personale di bordo, previa autorizzazione del DCO, deve attuare immediatamente le procedure di evacuazione, con le modalità descritte nel presente piano.

In quest'ultimo caso, se l'infrastruttura lo permette e il rotabile è funzionante, libera la linea secondo il ricovero indicato dal DCO, altrimenti si organizza il treno di soccorso.

Nel caso in cui, le suddette condizioni non sussistono, il DCO provvede a darne immediata comunicazione al DT. Il DT, sulla base delle informazioni ricevute dal DCO o Sala Operativa, valuta la situazione, classifica l'emergenza e, qualora necessario, dispone le limitazioni o la sospensione della circolazione ferroviaria, fornendo le relative indicazioni operative alla Sala Operativa.

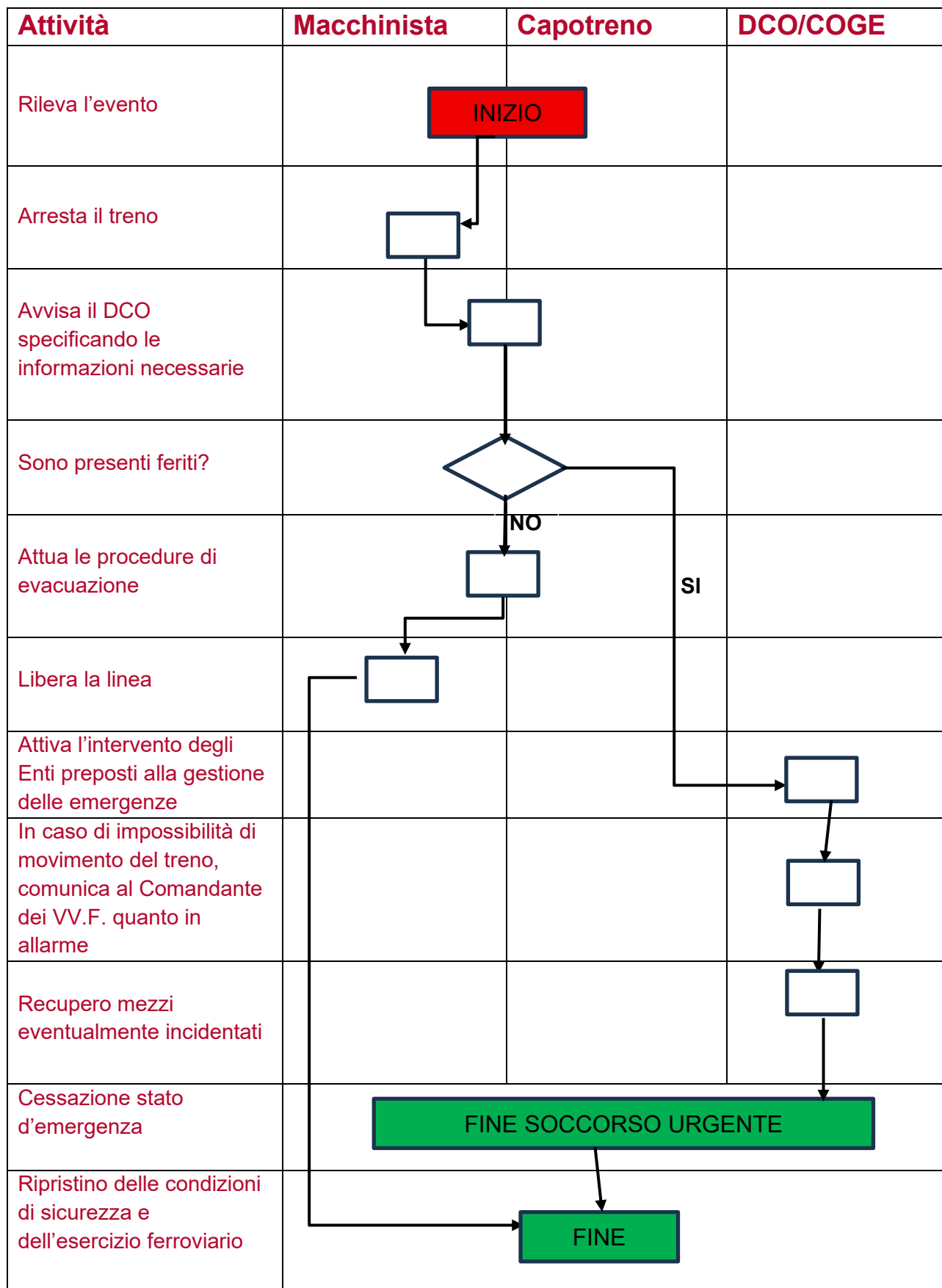
Il DT provvede successivamente ad attivare un COGE (Centro Operativo di Gestione delle Emergenze) tramite strumenti di comunicazione diretti (sistema di messaggistica istantanea).

Il DCO, su indicazione del Responsabile del COGE, in caso di impossibilità di movimento del treno e di particolari danni all'infrastruttura provvederà a comunicare al Comandante Provinciale dei VV.F. o suo delegato quanto in allarme; quest'ultimo assume il coordinamento delle operazioni ed è coadiuvato nella gestione dell'emergenza dal Responsabile del COGE, nella persona del Direttore Tecnico di Ferrovie del Gargano.

Saranno attivate immediatamente tutte le funzioni di supporto del Metodo Augustus previste dal presente piano. Cessata la fase di soccorso esterno il DCO, di concerto con il Comandante Provinciale dei VV.F ed il Responsabile COGE provvederà a quanto necessario per il recupero dei mezzi eventualmente incidentati, ricorrendo all'impiego dei motocarrelli di supporto residenti presso gli impianti ferroviari di Apricena Città, San Nicandro Garganico e Lucera.

La cessazione dello stato di emergenza viene comunicata dal Comandante del VV.F al Responsabile del COGE, ai fini dell'avvio delle procedure di ripristino dell'esercizio ferroviario.

SITUAZIONE DI EMERGENZA: EMERGENZA AMBIENTALE





PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

5.1.3.5 Emergenze sanitarie

Ai fini del presente piano, si considerano emergenze sanitarie gli eventi descritti di seguito:

- Atti terroristici;
- Rischi derivanti da sovraffollamento;
- Malore della persona (utenza o personale viaggiante);
- Infortuni alla persona;
- Suicidi e tentati suicidi.

Il Capotreno (Personale di bordo della IF), se non direttamente coinvolto nell'emergenza, provvede in ogni caso, prioritariamente a richiedere l'intervento degli Enti e Organismi Istituzionalmente preposti alla gestione delle emergenze al "Numero Unico di Emergenza Europeo" 112.

Contestualmente, il Macchinista (Personale di bordo della IF), se non direttamente coinvolto nell'emergenza, provvede a darne comunicazione dell'accaduto al DCO, fornendo le informazioni dettagliate.

Il DCO ricevuta la comunicazione dell'emergenza provvede a darne immediata comunicazione al DT.

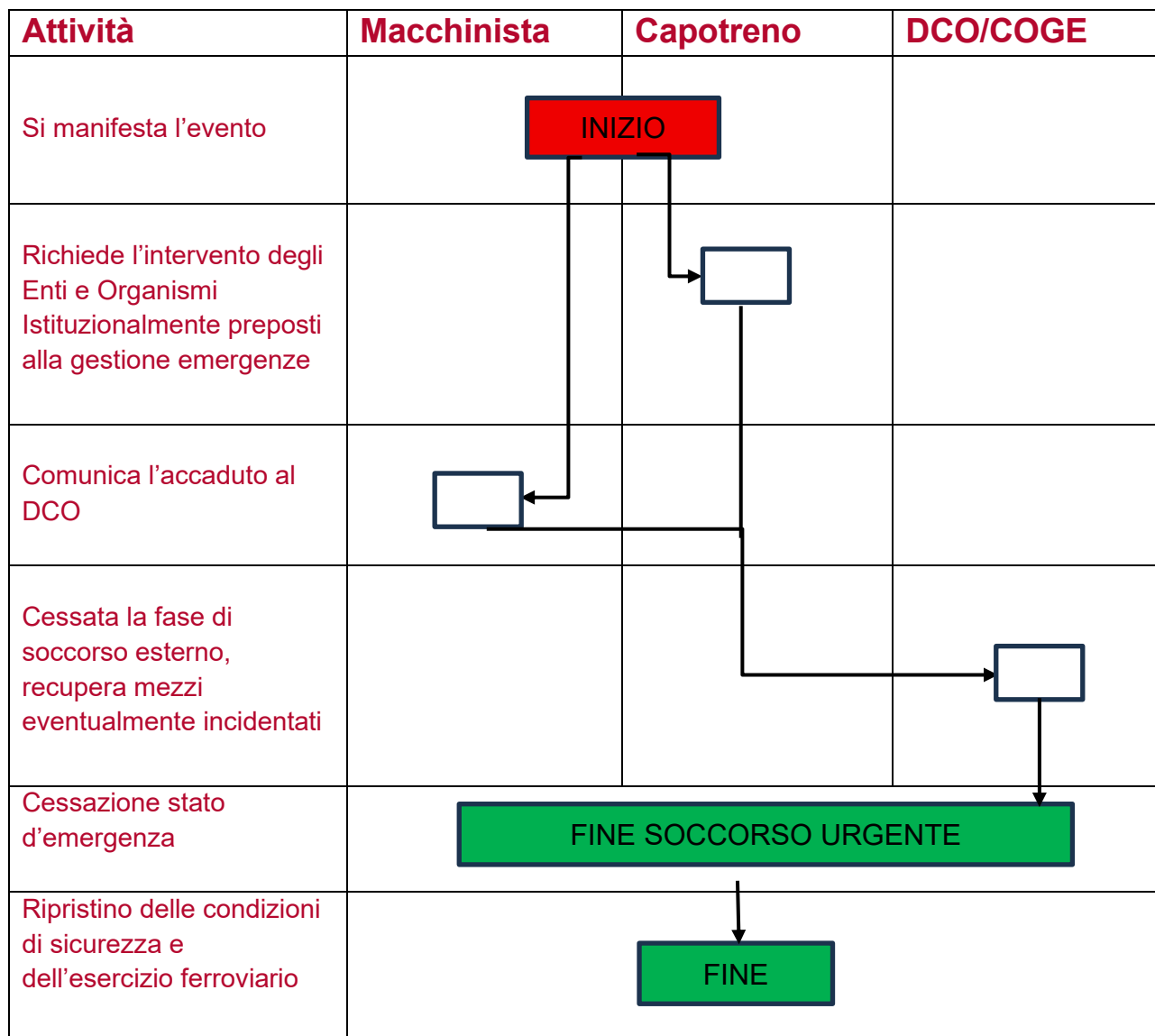
Il DT provvede successivamente ad attivare un COGE (Centro Operativo di Gestione delle Emergenze) tramite strumenti di comunicazione diretti (sistema di messaggistica istantanea).

In tale circostanza il COGE mantiene il raccordo con gli Enti intervenuti e continua a garantire il coordinamento interno delle strutture aziendali coinvolte.

Saranno attivate immediatamente tutte le funzioni di supporto del Metodo Augustus previste dal presente piano. La cessazione dello stato di emergenza viene comunicata dal Comandante del VV.F al Responsabile del COGE, ai fini dell'avvio delle procedure di ripristino dell'esercizio ferroviario.

Cessata la fase di soccorso esterno il DCO, di concerto con il Comandante del VV.F ed il Responsabile COGE, per il recupero dei mezzi eventualmente incidentati, provvede all'invio dei motocarrelli di supporto residenti presso gli impianti ferroviari di Apricena Città, San Nicandro Garganico e Lucera.

SITUAZIONE DI EMERGENZA: EMERGENZA SANITARIA



5.2 CESSAZIONE DELL'EMERGENZA E RIPRISTINO DELLA CIRCOLAZIONE

A seguito della risoluzione o del controllo della situazione emergenziale e qualora sia stata disposta una limitazione o sospensione della circolazione ferroviaria, prima della ripresa del servizio i reparti competenti della Struttura Manutenzione Infrastruttura (Armamento, Opere Civili, Energia e CCS) provvedono ad effettuare le necessarie verifiche tecniche, secondo la normativa interna vigente, finalizzate ad accertare la sussistenza delle condizioni di sicurezza e di circolabilità della linea, degli impianti e delle infrastrutture interessate dall'evento.

Nel caso di emergenze conseguenti a eventi ambientali, devono essere eseguite le verifiche previste nei Piani di Allerta di riferimento (PA-S, PA-M, PA-N).

Al termine delle verifiche, ciascuna struttura intervenuta comunica al COGE, attraverso i canali di comunicazione predisposti (sistema di messaggistica istantanea) per la gestione dell'emergenza, il proprio nulla osta ovvero l'eventuale permanenza di condizioni ostative alla ripresa dell'esercizio.

Qualora siano intervenuti Organismi istituzionalmente competenti nella gestione dell'emergenza, la cessazione dello stato di emergenza viene comunicata dagli stessi al Responsabile del COGE, ai fini dell'avvio delle procedure di ripristino dell'esercizio ferroviario.

In quest'ultimo caso, il personale FDG-GI rilascia apposito modulo, denominato "M2", previsto dalla normativa vigente [F.1.39], al Comandante del VV.F., con dichiarazione di avvenuta disalimentazione e messa a terra della linea elettrica. Al termine delle operazioni di soccorso il Comandante del VV.F riconsegna lo stesso modello per indicare la fine delle operazioni stesse.

Acquisite tutte le evidenze necessarie e verificata la sussistenza delle condizioni di sicurezza, il DT, in qualità di Responsabile del COGE, dichiara cessata l'emergenza e autorizza la ripresa della circolazione ferroviaria, dandone comunicazione alla Sala Operativa per i conseguenti adempimenti di competenza.

In ogni caso, il DCO, su indicazione del Responsabile del COGE, può disporre, come misura prudenziale, che al primo treno circolante dopo l'avvenuta emergenza venga notificata la prescrizione di movimento di riduzione di velocità a seconda del caso.

La ripresa della circolazione dei treni è comunque subordinata all'applicazione della normativa vigente.

Al termine dell'emergenza, il COGE provvede alla raccolta e registrazione delle informazioni relative all'evento, alle decisioni assunte, alle attività svolte e agli interventi effettuati secondo le modalità previste dalla [L.3.18].

6 LISTA DI DISTRIBUZIONE DEL PIANO

Il PGE viene trasmesso a tutto il personale interno/esterno preposto all'emergenza e agli Enti esterni interessati.

In particolare, viene condiviso ai seguenti soggetti esterni:

- Prefettura di Foggia;
- Comando Provinciale VV.F.;
- Protezione Civile della Regione Puglia;
- Protezione Civile della Provincia di Foggia;
- Protezione Civile dei Comuni interessati dalle linee ferroviarie di FDG-GI;
- Comando dei Vigili Urbani dei Comuni interessati dalle linee ferroviarie di FDG-GI;



PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA

SGI PRO 18 All.01

Rev. 03

- Soccorso Sanitario 112;
- Comando Stazione Carabinieri dei Comuni interessati dalle linee ferroviarie di FDG-GI;
- Questura di Foggia;
- Commissariato dei Comuni interessati dalle linee ferroviarie di FDG-GI
- IF circolanti sulla rete gestita da FDG-GI
- Gestori dell'infrastruttura confinanti (RFI).

	PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA	
	<u>SGI PRO 18 All.01</u>	Rev. 03

7 DOCUMENTAZIONE ALLEGATA

7.1 Allegato 1 - MOD.01.PRO.18.GE “*Elenco Recapiti Telefonici di Emergenza*”

	Elenco recapiti Telefonici di Emergenza	
	<u>MOD.01.PRO.18.GE</u>	Rev. 00

Funzione	Linea	Recapito telefonico
Sala Operativa	- Foggia-Lucera - San Severo-Rodi-Peschici	Tel. fisso: 0882.222026 Tel. fisso: 0882.228929 Tel. mobile: 340.3378457
COGE	- Foggia-Lucera - San Severo-Rodi-Peschici	Tel. fisso: 0882.222026 Tel. fisso: 0882.228929 Tel. mobile: 340.3378457
Enti preposti alla gestione delle Emergenza	- Foggia-Lucera - San Severo-Rodi-Peschici	112
DCO RFI	- Foggia-Lucera - San Severo-Rodi-Peschici	3139998996511
Prefettura di Foggia	- Foggia-Lucera - San Severo-Rodi-Peschici	0881799111
ARPA	- Foggia-Lucera - San Severo-Rodi-Peschici	0881316200 0881316252
Cento Operativo Impresa ferroviaria FDG	- Foggia-Lucera - San Severo-Rodi-Peschici	0881587230

	PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA	
	<u>SGI PRO 18 All.01</u>	Rev. 03

7.2 Allegato 2 - MOD.04.PRO.18.GE “Figure professionali di FDG-GI Responsabili delle Funzioni di Supporto”

	<i>Figure Professionali di FDG-GI Responsabili delle Funzioni di Supporto</i>	
	<u>MOD.04.PRO.18.GE</u>	Rev. 00

FUNZIONI DI SUPPORTO	FIGURE FDG-GI	UTENZE TELEFONICHE
Funzione 1 – Tecnica e Pianificazione	DT	3481070005
Funzione 2 – Sanità e Assistenza Sociale	RSGS	3803569007
Funzione 3 – Volontariato	SUPPORTO UO RINF EMERGENZE	3280218000
Funzione 4 – Materiali e Mezzi	RAO SS TECNOLOGICI	3457112299
Funzione 5 – Servizi Essenziali	SUPPORTO UO RINF EMERGENZE	3280218000
Funzione 6 – Censimento Danni a Persone e Cose	RAE ARM	3357667354
Funzione 7 – Strutture Operative Locali e Viabilità	RAO SS INFRASTRUTTURA	3357667348
Funzione 8 – Telecomunicazioni	RAE CCS	3486348949
Funzione 9 – Assistenza e Viaggiatori	RAE OC	3470898086

	PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA	
	<u>SGI PRO 18 All.01</u>	Rev. 03

7.3 Allegato 3 - MOD.05.PRO.18.GE “Figure professionali di FDG-GI costituenti il COGE”

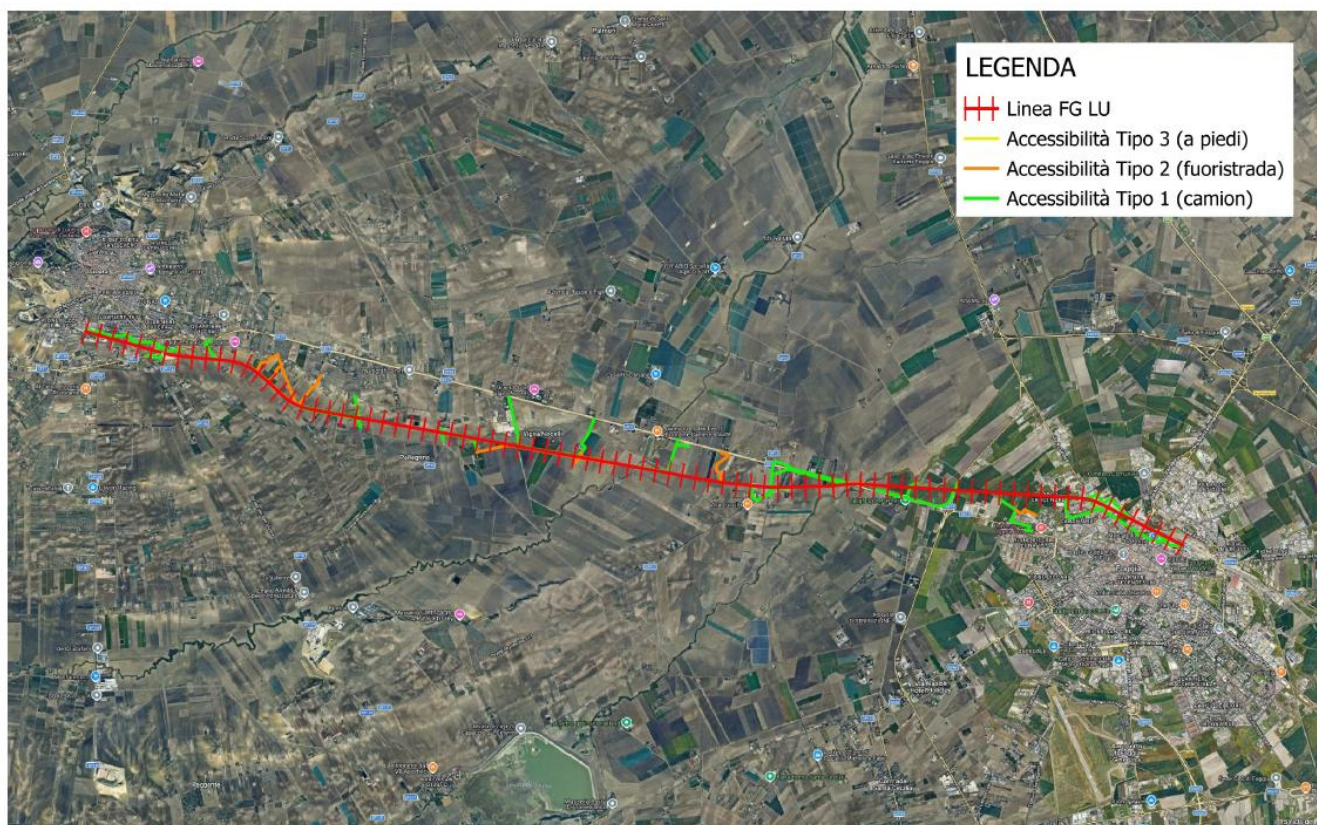
	<i>Figure Professionali di FDG-GI costituenti il COGE</i>	
	<u>MOD.05.PRO.18.GE</u>	Rev. 00

COMPONENTI COGE	UTENZE TELEFONICHE
DT (sostituto RAO-SS tecnologici)	3481070005 - 3357667348
Coordinatore della Circolazione;	3484992139
RAE-CCS (sostituto Coordinatore CCS)	3486348949 - 3453388950
RAE-Energia (sostituto Coordinatore Energia);	3357667348 - 3456688044
RAE-OC (sostituto Coordinatore OC)	3470898086 - 3492709048
RAE-Arm (sostituto Coordinatore Arm);	3357667354 - 3472674223
eventuale personale delle II.FF. interessate.	3139998996511

7.4 Allegato 4 - Accessibilità Linea Foggia – Lucera

Linea Foggia - Lucera

0 2 4 km



	PIANO GENERALE DI EMERGENZA IN LINEA	
	<u>SGI PRO 18 All.01</u>	Rev. 03

7.5 Allegato 5 - Accessibilità Linea San Severo - Peschici

