



Piano di Allerta Sisma

SGI PRO 18 PA-S

Rev. 02

SCARCIA
GERMANO
VINCENZO
17.07.2026
22:01:21
GMT+02:00



SGI PRO 18 PA-S

Piano di Allerta Sisma

Rev	Data	Validità	Descrizione modifiche	Elaborazione		Verifica		Approvazione	
				Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma
00	15/03/19	15/03/19	Emissione						
01	26/01/26	01/03/26	Modifica per AdS	GL-01		RSGS		CEO	
02	13/07/26	01/10/26	Revisione del documento in seguito ai rilievi formulati da ANSFISA e trasmessi con nota protocollo	GL-01		RSGS		CEO	



Piano di Allerta Sisma

SGI PRO 18 PA-S

Rev. 02

Sommario

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE.....	2
2. DEFINIZIONI E ACRONIMI.....	2
3. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	2
4. RUOLI E RESPONSABILITÀ.....	4
5. FASI DELLE PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELL'ALLERTA SISMICA.....	6
5.1. FASE 1 - Metodo di Rilevamento dell'evento sismico e adozione di provvedimenti cautelativi	6
5.2. FASE 2 – Gestione dell'evento e coordinamento delle attività di verifica	8
5.3. FASE 3.1 – Ripristino dell'esercizio in assenza di danni.....	11
5.4. FASE 3.2 – Ripristino dell'esercizio a seguito di accertati effetti sull'infrastruttura ferroviaria	11
5.5. Registrazione e archiviazione dell'evento	12

1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente documento, inteso come procedura operativa allegata alla [L.3.18]– Gestione delle Emergenze, disciplina le modalità organizzative e operative adottate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferrovie del Gargano S.r.l. (FDG-GI) per la gestione degli eventi sismici che possono interessare l'infrastruttura ferroviaria e compromettere le condizioni di sicurezza dell'esercizio.

Il Piano recepisce, per quanto applicabili alla gestione del rischio sismico nell'ambito ferroviario, gli indirizzi organizzativi, i criteri operativi e i modelli di coordinamento previsti dalla Deliberazione della Giunta Regionale della Puglia n. 1571 del 3 ottobre 2017, recante *"Procedure di Allertamento del Sistema Regionale di Protezione Civile per il Rischio Meteorologico, Idrogeologico ed Idraulico"*, adattandoli alle specifiche esigenze del Sistema di Gestione della Sicurezza di FDG-GI.

La presente procedura fornisce al personale di FDG-GI coinvolto nella gestione delle emergenze sismiche gli indirizzi organizzativi e operativi necessari per garantire una risposta tempestiva ed efficace al verificarsi di un evento sismico, definendo il flusso delle comunicazioni, i compiti dei soggetti coinvolti, le modalità di attivazione delle strutture aziendali competenti e le verifiche da eseguire sull'infrastruttura ferroviaria prima della ripresa della circolazione.

Premesso che la procedura SGI PRO 18 disciplina già la gestione delle emergenze e prevede, in caso di eventi naturali, l'effettuazione di ispezioni straordinarie dell'infrastruttura ferroviaria, il presente Piano approfondisce gli aspetti specifici connessi al rischio sismico, definendo le procedure operative da adottare per la salvaguardia della sicurezza della circolazione ferroviaria.

Considerato che il sisma costituisce un evento naturale non prevedibile, per il quale non è possibile definire una fase di preallerta, il modello di intervento previsto dal presente Piano si basa sull'immediata attivazione delle procedure di emergenza a seguito del verificarsi dell'evento, al fine di salvaguardare la sicurezza della circolazione ferroviaria, dei viaggiatori, del personale ferroviario e dell'infrastruttura.

Nei successivi paragrafi sono descritti i ruoli e le responsabilità delle strutture coinvolte, il flusso delle comunicazioni, le modalità di gestione dell'emergenza e le verifiche tecniche da effettuare ai fini della riattivazione dell'esercizio ferroviario.

Il presente documento costituisce parte integrante del Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) di FDG-GI e si applica alle linee Foggia–Lucera e San Severo–Rodi–Peschici.

2. DEFINIZIONI E ACRONIMI

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

3. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

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];
- D.G.R. Regione Puglia n. 619/2026 – *Procedure di allertamento del Sistema di Allertamento Regionale di Protezione Civile per Rischio Meteorologico, Idrogeologico ed Idraulico. Approvazione dell'aggiornamento delle soglie per il rischio vento e adozione dei nuovi layout grafici per l'allertamento;*

	Piano di Allerta Sisma	
	<u>SGI PRO 18 PA-S</u>	Rev. 02

- D.G.R. Regione Puglia n. 1571/2017 – *Procedure di Allertamento del Sistema Regionale di Protezione Civile per Rischio Meteorologico, Idrogeologico ed Idraulico*;
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 febbraio 2004 – *Indirizzi operativi per la gestione organizzativa e funzionale del sistema di allertamento nazionale per il rischio meteorologico, idrogeologico ed idraulico*;
- [L.1.1]
- [L.3.18]
- [L.2.1.8]
- [A.1.8]
- [B.1.2]

	Piano di Allerta Sisma	
	<u>SGI PRO 18 PA-S</u>	Rev. 02

4. RUOLI E RESPONSABILITÀ

Nel presente paragrafo sono individuati i soggetti coinvolti nella gestione dell'Allerta Sisma e sono definite le rispettive responsabilità nelle diverse fasi del processo di attivazione, gestione e cessazione dell'allerta. Le responsabilità sono attribuite secondo la matrice RACI, al fine di garantire un efficace coordinamento delle attività e una chiara individuazione dei ruoli durante la gestione degli eventi meteorologici che possono incidere sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Funzioni				Acronimo
Direttore Tecnico				DT
Responsabile Infrastruttura	Area	Esecuzione		RAE-I
Responsabile d'arte e sede	Area	Esecuzione	Opere	RAE - OdA
Responsabile Area Esecuzione Energia				RAE - ENERGIA
Responsabile Area Esecuzione CCS				RAE CCS
Regolatore della Circolazione				RdC

Responsabilità	DT	RAE-I	RAE- E	RAE-CCS	RAE-OdA	RdC
Valutazione dell'evento sismico e attivazione del Piano	R	C	C	C	C	I
Attivazione del Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE)	R	C	C	C	C	C
Adozione dei provvedimenti cautelativi sulla circolazione ferroviaria	R	C	C	C	C	C
Organizzazione delle verifiche speditive e tecniche dell'infrastruttura	I	R	R	R	R	I



Piano di Allerta Sisma

SGI PRO 18 PA-S

Rev. 02

Coordinamento delle verifiche e raccolta degli esiti

R

C

C

C

C

C

Comunicazione dei provvedimenti all'Impresa Ferroviaria

R

I

I

I

I

C

Autorizzazione alla ripresa della circolazione

R

C

C

C

C

C

Legenda:

- R (Responsabile) – Responsabile dell'esecuzione dell'attività e del conseguimento del risultato.
- C (Coinvolto) – Soggetto coinvolto nella pianificazione o nell'esecuzione dell'attività, fornisce supporto tecnico e operativo.
- I (Informato) – Soggetto informato sull'attività o sugli esiti della stessa.

DEFINIZIONI E ACRONIMI

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

5. FASI DELLE PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELL'ALLERTA SISMICA

La gestione dell'allerta sismica è articolata nelle seguenti fasi operative:

- **FASE 1** – Metodo di Rilevamento dell'evento sismico e adozione dei provvedimenti cautelativi;
- **FASE 2** – Gestione dell'evento sismico e coordinamento delle attività di verifica;
- **FASE 3.1** – Ripristino dell'esercizio in assenza di effetti sull'infrastruttura ferroviaria;
- **FASE 3.2** – Ripristino dell'esercizio a seguito di accertati effetti sull'infrastruttura ferroviaria;

L'attuazione delle singole fasi è finalizzata a garantire il tempestivo coordinamento delle strutture aziendali coinvolte, la salvaguardia della sicurezza della circolazione ferroviaria e la verifica delle condizioni dell'infrastruttura prima della ripresa dell'esercizio.

Resta fermo che tutto il personale di FDG-GI che percepisca un evento sismico ovvero rilevi anomalie, dissesti o danneggiamenti all'infrastruttura ferroviaria riconducibili a un evento sismico è tenuto a darne immediata comunicazione al Regolatore della Circolazione mediante comunicazione telefonica registrata, indicando, ove possibile:

- la propria qualifica;
- la posizione del treno o del punto interessato;
- l'eventuale presenza di persone coinvolte;
- la tipologia dei danni osservati;
- ogni ulteriore elemento utile alla valutazione dell'evento.

Qualora necessario, dovranno essere immediatamente adottati i provvedimenti di emergenza ritenuti indispensabili per la tutela della sicurezza della circolazione.

5.1. FASE 1 - Metodo di Rilevamento dell'evento sismico e adozione di provvedimenti cautelativi

La Fase 1 ha inizio nel momento in cui FDG-GI viene a conoscenza del verificarsi di un evento sismico attraverso una o più delle seguenti modalità:

- ricezione di comunicazioni ufficiali da parte degli Enti istituzionalmente competenti, quali l'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV), il Dipartimento della Protezione Civile, la Sala Operativa della Protezione Civile della Regione Puglia, la Prefettura territorialmente competente o altri Enti preposti;
- percezione diretta dell'evento sismico da parte del personale di FDG-GI o dell'Impresa Ferroviaria impegnato nello svolgimento delle attività di esercizio o manutenzione;
- segnalazione di anomalie, dissesti o danneggiamenti all'infrastruttura ferroviaria che possano essere riconducibili ad un evento sismico.

In tutti i casi sopra descritti, il soggetto che riceve o rileva l'informazione provvede a darne immediata comunicazione al Regolatore della Circolazione (RdC), fornendo, ove possibile, le seguenti informazioni:



Piano di Allerta Sisma

SGI PRO 18 PA-S

Rev. 02

- qualifica del segnalante;
- localizzazione dell'evento o della tratta interessata;
- eventuale presenza di persone coinvolte o ferite;
- eventuali anomalie o danni osservati all'infrastruttura ferroviaria;
- ogni ulteriore elemento utile alla valutazione dell'evento.

Ricevuta la notizia dell'evento sismico, il Regolatore della Circolazione (RdC), in via strettamente cautelativa e nelle more dell'acquisizione delle informazioni ufficiali, dispone l'immediata sospensione della circolazione ferroviaria sulle tratte potenzialmente interessate dall'evento, adottando i provvedimenti necessari a garantire l'arresto dei treni in condizioni di sicurezza.

In particolare, nei Fascicoli Linea sono riportati:

- Tratti di linea in cui, in caso di evento sismico, è possibile arrestare temporaneamente i treni;
- Tratto di linea in cui, in caso di evento sismico, non è possibile arrestare i treni;
- Cippo puntuale in cui, in caso di evento sismico, è possibile arrestare temporaneamente i treni.

In ogni caso è vietato arrestare il treno in corrispondenza di ponti, viadotti, passerelle, gallerie, trincee o altri punti nei quali la sosta possa comportare ulteriori condizioni di rischio.

Contestualmente, il RdC acquisisce, attraverso i canali istituzionali disponibili (INGV, Dipartimento della Protezione Civile o altri Enti competenti), le informazioni ufficiali relative all'evento sismico, con particolare riferimento a:

- magnitudo locale (ML);
- localizzazione dell'epicentro (latitudine e longitudine);
- profondità ipocentrale;
- eventuali aggiornamenti dell'evento.

Acquisite tali informazioni, il RdC si avvale del Sistema Informativo Geografico (GIS) di FDG-GI per correlare la localizzazione dell'evento sismico con l'infrastruttura ferroviaria, individuare le tratte interessate e la posizione dei treni in esercizio e adottare i provvedimenti cautelativi necessari a garantire la sicurezza della circolazione.

Il Sistema Informativo Geografico (GIS) di FDG-GI, integra i dati sismologici ufficiali resi disponibili dall'INGV con il modello digitale della rete ferroviaria, nel quale sono georeferenziati i tratti di linea, le opere d'arte, gli impianti tecnologici e gli altri elementi infrastrutturali.

Attraverso l'applicazione della legge di attenuazione dello scuotimento sismico, il sistema stima la distribuzione dell'accelerazione massima attesa al suolo (Peak Ground Acceleration – PGA) in funzione della magnitudo dell'evento, della profondità ipocentrale e della distanza dall'epicentro, individuando automaticamente le Zone Rosse e le Zone Gialle interessate dall'evento.

Qualora la magnitudo dell'evento risulti pari o superiore a 4 della scala Richter, il RdC informa immediatamente il Direttore Tecnico (DT) e, mediante il GIS, individua la posizione dei treni rispetto alle aree interessate, adottando in via cautelativa i provvedimenti riportati nelle tabelle seguenti.

Area individuata dal GIS	Livello di scuotimento atteso
Zona Rossa	Elevato
Zona Gialla	Moderato

Posizione del treno	Provvedimenti da adottare
Treno in Zona Rossa	Sospensione immediata della circolazione del treno, anche se fermo in linea.
Treno in Zona Gialla diretto verso la Zona Rossa	È vietato l'accesso alla Zona Rossa. I treni fermi in stazione non devono essere licenziati. I treni già in linea devono raggiungere la prima località di servizio utile procedendo con

Posizione del treno	Provvedimenti da adottare
	marcia a vista e velocità non superiore a 30 km/h. Qualora la prima località ricada in Zona Rossa, il treno dovrà essere fermato nella più vicina località utile ricadente in Zona Gialla.
Treno in Zona Gialla diretto verso una Zona Esterna	La circolazione può proseguire con marcia a vista e velocità non superiore a 30 km/h fino al termine della Zona Gialla. Oltre tale limite, la circolazione riprende secondo la velocità prevista dal Fascicolo Linea.
Treno in Zona Esterna diretto verso la Zona Rossa	Il treno deve essere fermato nella prima località di servizio utile, preferibilmente esterna alla Zona Gialla. È vietato l'accesso alla Zona Rossa.
Treno in Zona Esterna diretto verso la Zona Gialla	Nessuna limitazione fino all'ingresso nella Zona Gialla. Successivamente il treno procede con marcia a vista e velocità non superiore a 30 km/h fino all'uscita dalla stessa. Terminata la Zona Gialla, la circolazione riprende secondo la velocità prevista dal Fascicolo Linea.
Treno in Zona Esterna	Nessuna limitazione della circolazione.

Qualora sia necessario fermare un treno, il RdC individua la prima località utile che garantisca adeguate condizioni di sicurezza per i viaggiatori, il personale e l'infrastruttura.

Qualora la magnitudo dell'evento risulti inferiore a 4 della scala Richter, il RdC, dispone la revoca dei provvedimenti cautelativi e autorizza il ripristino dell'ordinario esercizio ferroviario.

Qualora, invece, la magnitudo risulti pari o superiore a 4 della scala Richter, il Direttore Tecnico dispone l'attivazione del Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE), secondo quanto previsto dalla procedura [L.3.18].

5.2. FASE 2 – Gestione dell'evento e coordinamento delle attività di verifica

La presente fase ha inizio con l'attivazione del Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE) e si conclude con il completamento delle verifiche tecniche sull'infrastruttura ferroviaria.

Il Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE), sotto il coordinamento del Direttore Tecnico, procede alla valutazione tecnica dell'evento sismico, avvalendosi del Sistema Informativo Geografico (GIS) di FDG-GI, delle informazioni acquisite dagli Enti istituzionalmente competenti e delle eventuali segnalazioni provenienti dal personale ferroviario.

Sulla base delle elaborazioni del GIS e delle informazioni disponibili, il COGE verifica e conferma le aree di influenza del sisma, valutando gli effetti potenziali sull'infrastruttura ferroviaria e definendo le priorità delle verifiche tecniche.

Alle aree individuate dal GIS sono associati differenti criteri di gestione dell'emergenza e di pianificazione delle verifiche, come riportato nella tabella seguente.

Area individuata dal GIS	Provvedimenti sulla circolazione ferroviaria	Attività da eseguire
Zona Rossa	Sospensione della circolazione ferroviaria fino al completamento	Attivazione immediata delle verifiche sull'infrastruttura, con priorità alle opere d'arte,

	Piano di Allerta Sisma	
	<u>SGI PRO 18 PA-S</u>	Rev. 02
	delle verifiche e al rilascio del nulla osta del Direttore Tecnico.	all'armamento, agli impianti tecnologici e agli altri elementi ricadenti nell'area interessata.
Zona Gialla	Eventuale limitazione della velocità di circolazione o adozione di ulteriori prescrizioni operative, secondo le valutazioni del Direttore Tecnico.	Esecuzione delle verifiche tecniche sulle opere e sui tratti di linea individuati dal GIS secondo l'ordine di priorità definito dal COGE.

Sulla base delle risultanze della valutazione tecnica, il Direttore Tecnico, in qualità di Responsabile del COGE:

- conferma, modifica o revoca i provvedimenti cautelativi adottati nella Fase 1;
- dispone eventuali ulteriori limitazioni della circolazione ferroviaria;
- individua le tratte ferroviarie e le opere da sottoporre a verifica;
- coordina le attività dei Responsabili delle Aree Esecuzione competenti.

Le attività di verifica sono finalizzate ad accertare che l'evento sismico non abbia compromesso le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria e sono eseguite secondo un ordine di priorità definito dal COGE sulla base:

- dell'intensità dello scuotimento stimata dal GIS;
- della classificazione delle opere ricadenti nella Zona Rossa e nella Zona Gialla;
- tutte le tratte definite nel PAI a rischio geomorfologico PG1, PG2 e PG3 e le opere presenti in tali tratte [L.4.6];
- delle eventuali segnalazioni provenienti dal personale ferroviario.

Le attività di verifica sono coordinate dai Responsabili delle Aree Esecuzione competenti, ciascuno per il proprio ambito di competenza, che organizzano gli interventi del personale tecnico e delle eventuali imprese specializzate.

In particolare, sono sottoposti a verifica:

- armamento ferroviario;
- ponti, viadotti e altre opere d'arte;
- opere di sostegno, rilevati e trincee;
- gallerie;
- impianti di trazione elettrica;
- impianti di segnalamento e CCS;
- fabbricati ferroviari e manufatti;
- ulteriori elementi infrastrutturali che, sulla base delle valutazioni del COGE, possano aver subito danneggiamenti.

Le attività ispettive devono sempre essere eseguite nelle aree a rischio geomorfologico PG1, PG2 e PG3, come da [F.1.12].

Per ciascuna opera devono essere effettuati i controlli previsti nelle rispettive schede, verificandone lo stato di conservazione, l'eventuale presenza di dissesti, deformazioni, cedimenti, lesioni o altri danneggiamenti riconducibili all'evento sismico, nonché ogni altra anomalia che possa compromettere la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Qualora le verifiche evidenzino situazioni di pericolo o anomalie tali da compromettere le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, il Responsabile dell'Area Esecuzione competente ne dà immediata comunicazione al COGE.

Il Direttore Tecnico, in qualità di Responsabile del COGE, sulla base degli esiti delle verifiche, conferma, modifica o integra i provvedimenti sulla circolazione ferroviaria e dispone gli eventuali ulteriori interventi necessari, compreso il mantenimento delle limitazioni o della sospensione della circolazione fino al completo ripristino delle condizioni di sicurezza.



Piano di Allerta Sisma

SGI PRO 18 PA-S

Rev. 02

5.3. FASE 3.1 – Ripristino dell'esercizio in assenza di danni

La presente fase ha inizio al completamento delle verifiche dell'infrastruttura descritte in precedenza, qualora non siano riscontrati danni, anomalie o condizioni tali da compromettere la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

I Responsabili delle Aree Esecuzione competenti, ultimati gli accertamenti di rispettiva competenza, trasmettono al Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE) gli esiti delle verifiche effettuate, indicando:

- le opere ispezionate;
- le verifiche eseguite;
- l'assenza di anomalie o danneggiamenti;
- il giudizio favorevole circa la permanenza delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura.

Acquisiti gli esiti delle verifiche, il Direttore Tecnico, in qualità di Responsabile del COGE, dispone:

- la revoca delle limitazioni eventualmente ancora in vigore;
- la riattivazione dell'esercizio ferroviario sulle tratte interessate;
- la chiusura del Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE).

Qualora l'evento sismico abbia comportato l'interruzione dell'alimentazione elettrica della linea, il Responsabile Area Esecuzione Energia (RAE-E) provvede, previa autorizzazione del Direttore Tecnico, alla riattivazione degli impianti di trazione elettrica secondo le procedure aziendali vigenti.

Il Regolatore della Circolazione (RdC), ricevuta comunicazione dal Direttore Tecnico, provvede a:

- informare l'Impresa Ferroviaria della riattivazione dell'esercizio;
- comunicare il primo treno autorizzato alla ripresa della circolazione;
- ripristinare le ordinarie modalità di regolazione della circolazione.

5.4. FASE 3.2 – Ripristino dell'esercizio a seguito di accertati effetti sull'infrastruttura ferroviaria

La presente fase si applica qualora, nel corso delle verifiche, siano riscontrati danni, anomalie o condizioni tali da compromettere la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

I Responsabili delle Aree Esecuzione competenti trasmettono tempestivamente al Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE) gli esiti delle verifiche effettuate, indicando:

- le opere interessate;
- la natura e l'entità dei danni riscontrati;
- gli eventuali provvedimenti urgenti già adottati;
- gli interventi necessari al ripristino delle condizioni di sicurezza.

Sulla base delle risultanze delle verifiche, il Direttore Tecnico, in qualità di Responsabile del COGE, dispone il mantenimento delle limitazioni o dell'interruzione della circolazione ferroviaria e coordina, tramite i Responsabili delle Aree Esecuzione competenti, gli interventi necessari al ripristino dell'infrastruttura.

Ultimate le attività di ripristino, sono eseguite nuove verifiche finalizzate ad accertare il completo ripristino delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

Acquisito l'esito favorevole delle verifiche finali, il Direttore Tecnico dispone:

- la revoca delle limitazioni eventualmente ancora in vigore;
- la riattivazione dell'esercizio ferroviario sulle tratte interessate;
- la chiusura del Centro Operativo di Gestione dell'Emergenza (COGE).

Qualora l'evento sismico abbia comportato l'interruzione dell'alimentazione elettrica della linea, il Responsabile Area Esecuzione Energia (RAE-E) provvede, previa autorizzazione del Direttore Tecnico, alla riattivazione degli impianti di trazione elettrica secondo le procedure aziendali vigenti.

Il Regolatore della Circolazione (RdC), ricevuta comunicazione dal Direttore Tecnico, provvede a:

- informare l'Impresa Ferroviaria della riattivazione dell'esercizio;

	Piano di Allerta Sisma	
	<u>SGI PRO 18 PA-S</u>	Rev. 02

- comunicare il primo treno autorizzato alla ripresa della circolazione;
- ripristinare le ordinarie modalità di regolazione della circolazione.

5.5. Registrazione e archiviazione dell'evento

Al termine dell'emergenza, tutta la documentazione prodotta nel corso della gestione dell'evento, comprensiva delle elaborazioni GIS, delle registrazioni del COGE, dei verbali di verifica, della modulistica utilizzata e dei provvedimenti adottati, è archiviata secondo le modalità previste dalla [L.3.18].