



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

GESTIONE GOVERNATIVA

FERROVIA CIRCUMETNEA

PROCEDURA OPERATIVA N. 13

GESTIONE DELLE EMERGENZE

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
0	30/09/2019	PRIMA EMISSIONE	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
1	30/10/2020	Osservazioni ANSF di cui alla nota prot. 10476 del 07/07/2020	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
2	30/11/2021	Osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. 0016506 del 26/07/2021	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
3	29/07/2022	Integrazioni alle osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. 0016506 del 26/07/2021	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
4	28/02/2023	Osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. n. 0058083 del 19/12/2022	F. Contino	S. Gentile	S. Fiore
5	07/01/2025	Osservazioni ANSFISA di cui alla nota prot. n. 0071926 del 09/10/2024	F. Contino	S. Gentile D. Zito	S. Fiore

Sommario

1	SCOPO	4
2	GENERALITÀ	4
3	DEFINIZIONI, ACRONIMI E RIFERIMENTI NORMATIVI.....	5
3.1	Definizioni.....	5
3.2	Acronimi e abbreviazioni.....	6
3.3	Riferimenti Normativi.....	7
4	GESTIONE DELLE EMERGENZE.....	8
4.1	Figure coinvolte nella Gestione delle Emergenze e definizione dei loro compiti	9
4.1.1	Attivatore dell’Emergenza	9
4.1.2	Interfaccia aziendale per l’emergenza.....	9
4.1.3	Gestore dell’Emergenza	10
4.1.4	Gruppo di Crisi.....	10
4.1.5	Squadra d’intervento	11
4.1.6	Soggetti esterni coinvolti nella Gestione dell’Emergenza.....	11
4.1.7	Formazione, addestramento e aggiornamento del personale coinvolto nella Gestione dell’Emergenza	11
4.2	Norme di comportamento.....	12
4.2.1	Norme generali di comportamento	12
4.2.1.1	Norme per la sicurezza sul lavoro.....	12
4.2.1.2	Norme per la gestione del personale di terzi, dei visitatori e del pubblico.....	13
4.2.2	Norme per le situazioni di emergenza	13
4.2.2.1	Generalità.....	13
4.2.2.2	Primo soccorso	14
4.2.2.3	Evacuazione / Esodo dei viaggiatori	14
4.3	Fasi della Gestione delle Emergenze	15
4.3.1	Preallarme	15
4.3.2	Allarme.....	16
4.3.3	Attuazione degli interventi operativi per la risoluzione o controllo dell’emergenza	16
4.3.4	Cessato allarme	16
4.3.5	Ripresa dell’attività	17
4.4	Logistica nella Gestione delle Emergenze.....	17
4.4.1	Punto di raccolta e uscite di emergenza.....	17
4.4.2	Presidi antincendio.....	18

4.4.3	Presidi sanitari.....	18
4.4.4	Mezzi di segnalazione e di comunicazione.....	18
4.4.5	Mezzi disponibili per il soccorso in linea e loro ubicazione.....	19
4.4.6	Accessi alla zona di intervento.....	20
4.5	Documentazione per la Gestione delle Emergenze.....	20
4.5.1	Piani di Emergenza Interni (PEI).....	20
4.5.2	Piani di Emergenza Esterni (PEE).....	21
4.5.3	Aggiornamento e Distribuzione dei Piani di Emergenza.....	21
4.5.4	Formazione del personale sui Piani di Emergenza.....	22
4.5.5	Esercitazioni sui Piani di Emergenza.....	22
4.6	Tipologie di Emergenza.....	23
5	Assegnazione delle Risorse.....	25
6	Monitoraggio.....	25
7	Allegati.....	26

1 SCOPO

La presente procedura ha lo scopo di stabilire un approccio sistematico alla gestione delle emergenze. In particolare, scopo della presente procedura è quello di individuare le responsabilità e le modalità di gestione delle situazioni critiche, definibili come “Emergenze” che, anche solo potenzialmente, possono comportare una o più delle seguenti conseguenze:

- a. Danni a persone;
- b. Danni ambientali;
- c. Danni ai veicoli e/o all’infrastruttura;
- d. Grave danno della circolazione ferroviaria (interruzione circolazione sulla linea);
- e. Grave disagio per i passeggeri utilizzatori del Sistema ferroviario di FCE.

Le “Emergenze” sono situazioni di criticità che implicano il coinvolgimento di uno o più dei seguenti elementi:

- A. Agenti dipendenti da FCE;
- B. Personale di società terze svolgenti attività connesse con l’esercizio e/o la manutenzione;
- C. Passeggeri trasportati;
- D. Persone diverse da quelle di cui ai punti A, B, C;
- E. Veicoli di proprietà di FCE o di cui FCE risulta detentore;
- F. Veicoli di proprietà di società terze svolgenti attività connesse con la manutenzione dell’infrastruttura.

Nell’ipotesi che si verifichino contemporaneamente più evenienze sopra citate, FCE ha la discrezionalità di ordinare la messa a disposizione dei mezzi tecnici (automotrici) e risorse umane (personale di condotta, ecc.) al fine di risolvere la situazione di “Emergenza”.

FCE ha, inoltre, avviato specifiche “intese” con le strutture istituzionali preposte, di seguito “Enti Preposti”, (V.V.F, Protezione Civile, Ufficio Territoriale del Governo, ecc.) per meglio gestire, nell’ambito delle rispettive competenze, le attività per una corretta gestione dell’emergenza in ambito ferroviario.

Il principale obiettivo della presente procedura, quindi, riguarda la definizione delle modalità di gestione delle emergenze; in particolare, scopo della presente procedura è la definizione delle modalità di attivazione tempestiva di una serie di azioni e la definizione dei comportamenti da tenere in occasione del verificarsi di un’emergenza allo scopo di:

- mettere in sicurezza le persone presenti nella zona interessata dall’emergenza, ovvero provvedere all’evacuazione dell’intero impianto, della stazione o del treno;
- prevenire o limitare i danni alle infrastrutture interne ed esterne all’area ferroviaria, all’ambiente e alle cose;
- prestare con celerità i primi soccorsi a eventuali persone rimaste ferite;
- intervenire con celerità e competenza per allertare i servizi di pronto intervento (Enti Preposti) che possano essere necessari: Vigili del Fuoco, Soccorso Sanitario, Carabinieri, Polizia;
- mettere in sicurezza e ripristinare le attività inerenti alla circolazione dei treni.

2 GENERALITÀ

La presente procedura recepisce i principi e gli indirizzi descritti nel Decreto 28 ottobre 2005 “Sicurezza nelle gallerie ferroviarie” ritenendoli applicabili alla gestione di tutta la linea esercita da FCE e alla gestione di tutte le tipologie di emergenze riportate nel seguito della presente procedura, in quanto ritenute efficaci per omogeneità di approccio e di comportamento.

I Piani di Emergenza di FCE definiscono l’operatività specifica del personale.

Il Dirigente Tecnico rivaluta periodicamente, sulla base dei ritorni di esperienza di FCE o di altre ferrovie similari o di evoluzione normativa (comprese le Note ANSFISA e le Raccomandazioni di DiGIFeMa), l'efficacia delle operatività di cui sopra, associati alle diverse e possibili tipologie di emergenze che potrebbero verificarsi e propone le necessarie revisioni ai Piani di Emergenza già elaborati o l'elaborazione di nuovi.

3 DEFINIZIONI, ACRONIMI E RIFERIMENTI NORMATIVI

3.1 DEFINIZIONI

Le seguenti definizioni sono applicabili in questa Procedura.

Addestramento: Attività formativa, svolta sotto la responsabilità di un Istruttore, volta ad acquisire, attraverso opportune metodologie, la capacità pratica a eseguire tutte le operazioni proprie di un ruolo nel contesto operativo individuato per il quale non si è ancora certificati.

Aggiornamento delle competenze: Insieme delle attività necessarie ad accrescere la competenza acquisita in relazione all'evoluzioni tecniche, normative, legislative e socioeconomiche.

Audit: Processo sistematico, indipendente e documentato per ottenere evidenze dell'audit e valutarle con obiettività, al fine di stabilire in quale misura i criteri dell'audit sono stati soddisfatti (ISO 9000).

Emergenza: è una situazione di pericolo che può compromettere la sicurezza degli addetti, dei passeggeri e di personale estraneo all'ambito ferroviario.

Esercente: Soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla rete gestita.

Evacuazione: azione pianificata di spostamento delle persone dalle normali postazioni di lavoro o di presenza verso un luogo sicuro.

Gestore dell'Emergenza: costituisce il primo riferimento per gli addetti antincendio, primo soccorso e ambientale e coordina le attività.

Incidente: Evento improvviso indesiderato o non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro [direttiva (UE) 2016/798].

Inconveniente: Qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, che incida o possa incidere sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario [direttiva (UE) 2016/798]. Il termine comprende anche i «quasi incidenti».

Indagine: Procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti e inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza [direttiva (UE) 2016/798].

Infortunio: Evento non voluto e ad accadimento repentino, che si concretizza in una lesione o nella morte di una persona che effettua un'attività lavorativa.

Luogo sicuro: luogo dove le persone possono ritenersi al sicuro dagli effetti di una situazione anormale

Miglioramento continuo: Attività ricorrente mirata a migliorare la prestazione (risultati misurabili) (ISO 9000).

Misura mitigativa: attività suppletiva di tipo preventivo o reattivo tesa alla riduzione del livello di rischio di un dato evento pericoloso.

Monitoraggio: Disposizioni poste in essere da imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura o soggetti responsabili della manutenzione per verificare l'efficacia e la corretta applicazione del sistema di gestione [regolamento (UE) 1078/2012].

Piano della formazione: Documento annuale che raccoglie l'insieme degli interventi formativi finalizzati all'acquisizione e mantenimento/sviluppo delle competenze del personale in relazione alle dinamiche tecnologiche, normative ed organizzative di FCE.

Punto di Ritrovo: è l'area a cielo libero evidenziato nella planimetria di ogni impianto.

Preposto: persona che, secondo il D.Lgs. 81/2008, in ragione delle competenze professionali e nei limiti dei poteri gerarchici e funzionali adeguati alla natura dell'incarico conferitogli, sovrintende l'attività lavorativa e garantisce l'attuazione delle direttive ricevute, controllandone la corretta esecuzione da parte dei lavoratori ed esercitando un funzionale potere di iniziativa.

Procedure Operative di Sicurezza: Procedure che descrivono in dettaglio le varie attività e/o la loro sequenza, in tutti i processi aziendali interessanti la sicurezza, attraverso una precisa, esaustiva e chiara descrizione e/o individuazione delle modalità operative, delle interfacce tecniche e organizzative e delle responsabilità funzionali e operative.

Reti funzionalmente isolate: La parte del sistema ferroviario funzionalmente isolata dal resto del sistema ferroviario interoperabile.

Rischio: La frequenza alla quale si verificano incidenti o inconvenienti dannosi (causati da un evento pericoloso) e il livello di gravità del danno [regolamento (UE) 402/2013].

Vie di esodo: percorsi privi di ostacoli previsti per il deflusso degli occupanti di un edificio, di un locale o di un rotabile per raggiungere un luogo sicuro (D.M. 10 marzo 1998).

Valutazione del rischio: Procedimento di stima del livello di rischio dei possibili eventi pericolosi, ai fini della decisione di accettabilità.

3.2 ACRONIMI E ABBREVIAZIONI

ACRONIMI	SIGNIFICATO
ANSF	Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DE	Direttore d'Esercizio
DG	Direttore Generale
DM	Dirigente Movimento

D.M.	Decreto Ministeriale
DT	Dirigente Tecnico
FCE	Ferrovia Circumetnea
PEE	Piano di Emergenza Esterno
PEI	Piano di Emergenza Interno
PR	Personale Reperibile
RSQS	Responsabile Sistema di Gestione della Sicurezza

3.3 RIFERIMENTI NORMATIVI

D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50 “Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie. (19G00057) (GU Serie Generale n.134 del 10-06-2019);

Decreto ANSF n. 1/2019 “Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti”, emanato a seguito della consultazione degli operatori ferroviari indetta con nota ANSF Prot. 0021578 del 18/12/2018, in ottemperanza all’art. 15-ter comma 1 lettera b), del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni tramite la legge 4 dicembre 2017 n. 172;

Decreto ANSF n. 2/2019 “Attribuzione temporanea delle funzioni di Organismo Indipendente Ferroviario (OIF) di cui all’art. 3, lettera rr), del decreto legislativo 14 maggio 2019 n. 50, di recepimento della Direttiva CE 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11/05/2016 sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione)”;

Decreto ANSF n. 3/2019 “Disciplina delle regole e delle procedure, ai sensi dell’art. 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai soggetti che operano su tali reti”;

Regolamento Di Esecuzione (UE) N. 402/2013 Della Commissione Del 30 aprile 2013 Relativo Al Metodo Comune Di Sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009;

Regolamento Di Esecuzione (UE) 2015/1136 DELLA COMMISSIONE del 13 luglio 2015 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi;

Regolamento Di Esecuzione (UE) N. 1078/2012 DELLA COMMISSIONE del 16 novembre 2012 relativo a un metodo di sicurezza comune per il monitoraggio che devono applicare le imprese ferroviarie, i gestori dell’infrastruttura che hanno ottenuto un certificato di sicurezza o un’autorizzazione di sicurezza e i soggetti responsabili della manutenzione;

Regolamento Delegato (UE) 2018/762 della commissione dell’8 marzo 2018 che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010;

Decreto 28 ottobre 2005 “*Sicurezza nelle gallerie ferroviarie*”;

Linee Guida per la redazione del piano generale di emergenza (PGE) di una galleria ferroviaria, approvate con lettera del 21/07/99 della Direzione Generale della Protezione Civile dei Servizi Antincendio del Ministero dell'Interno;

Direttiva del P.C.M. del 6 aprile 2006” *Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose*”;

Direttiva del Dipartimento della Protezione Civile del 3 maggio 2006: "Indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze" in attuazione della DPCM del 6 aprile 2006” *Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a disciplinare gli interventi di soccorso e di assistenza alla popolazione in occasione di incidenti stradali, ferroviari, aerei ed in mare, di esplosioni e crolli di strutture e di incidenti con presenza di sostanze pericolose*”;

Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 03/12/2008 - *“Indirizzi operativi per la gestione delle emergenze”*;

Circolare del Ministero dell'Interno prot. 7004/M/GAB del 27/04/2011 avente ad oggetto *“Piani di Emergenza Esterna alle gallerie ferroviarie”*

Decreto Ministeriale del 15 luglio 2003, n. 388 – *“Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale, in attuazione dell'articolo 15, comma 3, del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni”*;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 24 gennaio 2011, n. 19 – *“Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario, del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81”*;

Decreto Legislativo del 9 aprile 2008, n. 81 – *“Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”*.

Decreto Ministeriale del 02 settembre 2021 – *“Criteri per la gestione dei luoghi di lavoro in esercizio ed in emergenza e caratteristiche dello specifico servizio di prevenzione e protezione antincendio, ai sensi dell'articolo 46, comma 3, lettera a), punto 4 e lettera b) del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.”*

Decreto Ministeriale del 03 settembre 2021 – *“Criteri generali di progettazione, realizzazione ed esercizio della sicurezza antincendio per luoghi di lavoro, ai sensi dell'articolo 46, comma 3, lettera a), punti 1 e 2, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.”*

4 GESTIONE DELLE EMERGENZE

FCE, ai sensi dell'Allegato 1 al Decreto ANSF n. 3/2019, ha proceduto a individuare ed elencare le situazioni di emergenza, incluse le condizioni operative degradate, che ha ritenuto pertinenti per il sistema esercito.

Per ciascuna situazione di emergenza, incluso l'incidente ferroviario, FCE ha definito:

- le modalità per affrontare l'emergenza;
- i servizi di emergenza da contattare;
- quali informazioni devono essere comunicate (comprese le informazioni ai passeggeri);
- ruoli e responsabilità dei soggetti coinvolti nella gestione delle emergenze;
- le risorse e i mezzi da impiegare;
- le procedure di ritorno alle attività normali successivamente all'emergenza;
- i requisiti formativi del personale coinvolto nella gestione delle emergenze.

4.1 FIGURE COINVOLTE NELLA GESTIONE DELLE EMERGENZE E DEFINIZIONE DEI LORO COMPITI

Le figure aziendali con responsabilità nella definizione delle emergenze e dell'operatività collegata sono:

- Dirigente Tecnico;
- Istruttori;
- Direttore di Esercizio/ Reperibile;
- DCO.

Le figure sopra-riportate hanno il compito di:

FIGURA AZIENDALE	RESPONSABILITÀ
Dirigente Tecnico	Definire una procedura operativa, sintetica e di facile comprensione, che dettagli l'operatività delle operazioni da svolgere in modo coerente con lo scenario incidentale identificato. Prende parte all'eventuale rimozione dei treni.
Istruttori	Integrare i programmi di formazione con i provvedimenti definiti.
Direttore di Esercizio / Reperibile	Valutare la necessità di recarsi sul luogo dell'inconveniente. Provvedere all'identificazione delle necessità operative per il soccorso mezzi e lo sgombero dell'infrastruttura e formalizzare la conclusione dell'emergenza. Approva ed emana il PEI. È la figura aziendale che ha il compito di gestire l'emergenza.
DCO	Funge da interfaccia aziendale per l'emergenza nella tratta Paternò – Randazzo (Responsabile operativo per l'emergenza)

Tabella 1 – Figure aziendali con responsabilità nella definizione delle emergenze e dell'operatività collegata

Le figure aziendali coinvolte nella gestione operativa dell'emergenza, individuate da FCE, sono:

- Attivatore dell'emergenza;
- Interfacce aziendali per l'emergenza;
- Gestore dell'emergenza;
- Gruppo di Crisi;
- Squadra d'intervento;
- Soggetti esterni coinvolti nella gestione dell'emergenza (Enti Preposti).

4.1.1 Attivatore dell'Emergenza

L'attivatore dell'emergenza è colui che, per le sue peculiarità operative, è in grado di attivare l'emergenza e di segnalare l'accadimento di anomalità. Può ricoprire questo ruolo chiunque, appartenente al personale di FCE, che per primo viene a conoscenza della situazione di emergenza o assiste in prima persona al suo verificarsi.

4.1.2 Interfaccia aziendale per l'emergenza

Ha la responsabilità di diffondere le informazioni relative all'emergenza all'interno dell'organizzazione di FCE.

L'interfaccia aziendale per la gestione delle emergenze è il DCO, in quanto questi sono sempre presidiati durante la circolazione dei treni.

Nei periodi in cui non ci sono treni in circolazione tutte le chiamate ricevute sono inoltrate al Direttore di Esercizio/Reperibile.

L'interfaccia aziendale, in caso di emergenza, si occupa di:

- Acquisire le informazioni necessarie (dall'attivatore dell'emergenza);
- Restare in comunicazione con il personale coinvolto nell'emergenza (personale di bordo o di stazione);
- Attivare le previste procedure per il soccorso sanitario, se necessario, e seguirne gli sviluppi;
- Informare se del caso la protezione civile e le forze dell'ordine;
- Interrompere la circolazione sul binario/tratto di linea/stazione coinvolta nell'emergenza;
- Chiudere la stazione;
- Disporre l'interruzione dell'alimentazione elettrica nella stazione;
- Disporre l'evacuazione della stazione o l'esodo dal treno.

4.1.3 Gestore dell'Emergenza

Il Gestore dell'Emergenza ha la responsabilità della gestione dell'emergenza, e si individua nella figura del Direttore di Esercizio che svolge questa funzione coadiuvato dalle sue articolazioni organizzative preposte, durante gli orari d'ufficio, e nella figura di un Reperibile, con le stesse competenze del Direttore di Esercizio (DE) in merito alle emergenze, nei restanti orari, in modo da garantire la disponibilità 24 ore su 24 e 7 giorni su 7.

Il DE ha la responsabilità di stilare trimestralmente la turnazione del Personale Reperibile (PR).

Il Gestore dell'Emergenza, in caso di emergenza, deve: Acquisire le informazioni necessarie (dal DCO);

- Quando necessario, recarsi sul luogo e raccogliere le informazioni dal personale presente;
- Se del caso, informare il Gruppo di Crisi dell'emergenza;
- Attivare le procedure di soccorso al treno incidentato e lo sgombero della linea;
- Se del caso, convoca, insieme al Dirigente Tecnico, la Squadra d'Intervento di FCE;
- Coordinare le attività di primo intervento sanitario, di protezione civile e di polizia ferroviaria;
- Coordinare, in collaborazione con il Dirigente Tecnico, la rimozione dalla linea dei veicoli incidentati;
- Coordinare le operazioni di ripristino della normalità operativa in collaborazione con il CUOT Stazioni;
- Comunicare con il Soggetto Responsabile della Manutenzione (SRM) dei veicoli coinvolti inviando una mail di comunicazione e ricevendo conferma;
- Dichiarare la fine dell'emergenza e il ritorno alle normali condizioni di esercizio.

4.1.4 Gruppo di Crisi

Nel caso in cui si verificano scenari incidentali di grave entità (con feriti o decessi), il DE/Reperibile convoca il Gruppo di Crisi.

Il Gruppo di Crisi è coordinato dal Dirigente Generale (DG) e dal Dirigente Tecnico (DT) che si avvalgono del DE con la collaborazione, all'occorrenza, di:

- Responsabile SGS;
- Istruttori responsabili dei settori dell'attività di sicurezza interessata.

In caso di anomalie particolari, il DG può restringere o allargare la composizione del Gruppo di Crisi in modo da agevolarne il funzionamento.

Il Gruppo di Crisi ha il compito di:

- contestualizzare l'evento raccogliendo quanti più dati possibile, prima che le condizioni in cui è avvenuto l'incidente/inconveniente cambino in modo significativo;
- concordare le prime azioni da mettere in campo;
- supportare l'ANSFISA, la DiGIFeMa e le autorità competenti nel processo di accertamento delle cause degli accadimenti.

4.1.5 Squadra d'intervento

Il Direttore di Esercizio e il Dirigente Tecnico, ricevuta la richiesta di intervento dal DCO, convocherà la Squadra d'intervento di FCE.

La squadra d'intervento è composta da Agenti delle Officine e della Manutenzione Linea, che normalmente svolgono attività proprie del profilo professionale rivestito, in numero minimo di 3 agenti per settore, opportunamente formati.

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 componenti della squadra d'intervento, oltre a essere dei tecnici esperti nel rispettivo settore di appartenenza, devono essere opportunamente addestrati a eseguire le attività prescritte nei Piani di Emergenza Interni (PEI). 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.).

4.1.6 Soggetti esterni coinvolti nella Gestione dell'Emergenza

FCE identifica i seguenti soggetti esterni coinvolti nella Gestione delle Emergenze:

- Prefettura di Catania;
- Comando Provinciale VV.F. (Provincia di Catania);
- Protezione Civile della Regione Sicilia;
- Protezione Civile della Provincia di Catania;
- Protezione Civile dei Comuni interessati dalla linea ferroviaria di FCE (tratta Paternò – Riposto);
- Comando dei Vigili Urbani dei Comuni interessati dalla linea ferroviaria di FCE (tratta Paternò – Riposto);
- Soccorso Sanitario 118;
- Comando Stazione Carabinieri dei Comuni interessati dalla linea ferroviaria di FCE (tratta Paternò – Riposto);
- Questura di Catania;
- Commissariato dei Comuni interessati dalla linea ferroviaria di FCE (tratta Paternò – Riposto).

Le richieste degli interventi di soccorso agli Enti Preposti (Vigili del Fuoco, Ambulanze, Polizia Municipale, Forze dell'ordine, etc.) devono essere effettuate dagli agenti intervenuti con la massima sinteticità e chiarezza per conseguire la prontezza e l'efficacia dell'intervento.

Il coinvolgimento dell'ANSFISA e di DiGIFeMa, qualora necessario, data la natura dell'emergenza verificatasi, avviene con le modalità e le tempistiche riportate nella procedura PO.12 "*Gestione di Incidenti e di Inconvenienti di Esercizio*".

4.1.7 Formazione, addestramento e aggiornamento del personale coinvolto nella Gestione dell'Emergenza

Il personale di FCE gestisce l'emergenza secondo le norme nazionali ed europee applicabili alle varie casistiche e contenute nei programmi formativi. In particolare, FCE gestisce le emergenze in accordo ai principi e agli indirizzi descritti nel Decreto 28 ottobre 2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie".

Sulla base delle risorse impiegate nelle diverse fasi, proprie del processo di gestione delle emergenze, vengono determinati i fabbisogni formativi e quindi definite le attività di addestramento necessarie per avere personale con le competenze utili a svolgere quanto gli è stato assegnato.

In particolare, per il personale nominato quale addetto al primo soccorso, nonché alla lotta antincendio, la formazione è specificamente Normata. Per il personale addetto al primo soccorso è definita dal Ministero della salute con il Decreto 15 luglio 2003 n. 388, che prevede l'obbligo di formazione per gli operatori addetti al primo soccorso. La formazione per gli addetti alla lotta antincendio, è espressamente richiamata dal comma 9 dell'articolo 37 del D.Lgs 81/2008, i contenuti dei corsi di formazione antincendio fanno riferimento ai Decreti Ministeriali 02 e 03 settembre 2021, "Criteri generali di sicurezza antincendio per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro". In particolare, la normativa sopra riportata, raccoglie i contenuti minimi dei corsi di formazione per addetti alla prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze, in relazione al livello di rischio dell'attività.

Relativamente all'addestramento del personale, in FCE, gli istruttori, con la collaborazione del Direttore di Esercizio, in quanto Gestore dell'Emergenza, hanno il compito di:

- informare periodicamente tutto il personale, compreso il personale di bordo, sulle situazioni di emergenza che possono venire a crearsi e sul comportamento da tenere in accordo a quanto descritto nella presente procedura e nei Piani di Emergenza;
- registrare l'avvenuta informazione o addestramento del personale.

Il mantenimento delle competenze avviene annualmente (almeno due ore all'anno), ad opera degli istruttori, tramite un breve corso riepilogativo circa le modalità di gestione dei diversi scenari incidentali, individuati da FCE per la linea esercita, e la sottoposizione di una verifica.

L'aggiornamento delle competenze del personale, a cura degli istruttori, avviene in occasione di:

- Simulazioni di evacuazione e/o di situazioni di emergenza;
- Aggiornamenti o richieste pervenuti dagli organi preposti e/o da enti internazionali o sovranazionali;
- Variazioni della normativa cogente;
- Migliorie derivanti da innovazioni tecnologiche, incidenti o quasi-incidenti che abbiano causato situazioni di emergenza;
- Esigenze organizzative definite a seguito delle attività di riesame della sicurezza.

Il personale di FCE partecipa periodicamente a Esercitazioni con simulazione di attuazione dei Piani di Emergenza Interni, coinvolgendo, se del caso, gli Enti Preposti coinvolti nella Gestione delle Emergenze.

4.2 NORME DI COMPORTAMENTO

Il personale di FCE, in tutte le tipologie di emergenza di cui alla presente procedura, deve attenersi alle disposizioni di seguito elencate.

4.2.1 Norme generali di comportamento

4.2.1.1 Norme per la sicurezza sul lavoro

Tutto il personale di FCE ha l'obbligo di rispettare scrupolosamente le seguenti indicazioni di carattere generale:

- segnalare le eventuali condizioni di pericolo di cui si viene a conoscenza, notificando l'accaduto al Preposto e al Direttore di Esercizio;
- adoperarsi direttamente, in caso di urgenza, per ridurre l'anomalia o il pericolo (si precisa che l'eventuale eliminazione del pericolo può essere effettuata solo da personale addestrato, mentre, per "riduzione" si intende la sorveglianza della fonte di pericolo per evitare la possibilità di accadimento);

- sottoporsi ai controlli sanitari previsti dalla legge e disposti, tramite l'Unità Organizzativa Sicurezza-Qualità, dal Medico Competente in funzione del protocollo sanitario;
- tenere sgombre le vie di fuga e le uscite di emergenza;
- evitare, anche temporaneamente, ingombri, accatastamenti di carta, accatastamenti di raccoglitori e materiali vari;
- non rimuovere gli estintori dai loro punti di fissaggio, se non in caso di bisogno, e segnalare l'eventuale utilizzo o scomparsa ai Preposti al fine di fare provvedere al ripristino del presidio;
- non rimuovere i dispositivi di sicurezza adottati dall'azienda;
- segnalare al Direttore di Esercizio o al Preposto eventuali anomalie accertate nel funzionamento di macchinari e dispositivi di sicurezza e di protezione;
- spegnere tutte le apparecchiature elettriche ed elettroniche non necessarie, al termine dell'orario di lavoro.

Il mancato rispetto delle norme sopra indicate sarà sanzionato in accordo alla normativa cogente in tema di sicurezza sul lavoro e/o in accordo al contratto nazionale collettivo di lavoro.

4.2.1.2 Norme per la gestione del personale di terzi, dei visitatori e del pubblico

L'informazione al personale delle ditte appaltatrici presenti in azienda, relativa alle situazioni di emergenza, è gestita in accordo a quanto previsto dalla normativa cogente in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro (D. Lgs 81/2008) nonché alle procedure aziendali.

L'agente che riceve un visitatore ha l'obbligo di gestirlo dal momento del suo arrivo fino al momento del suo allontanamento dall'azienda. In caso di emergenza, ha l'obbligo di:

- seguire le Norme aziendali (ordini di servizio, disposizioni di servizio, presente procedura, Piani di Emergenza, ecc.);
- non abbandonarlo a sé stesso;
- accompagnarlo al punto di ritrovo interno e/o esterno.

Il personale di linea (agenti di stazione, personale viaggiante), in caso di emergenze, ha l'obbligo di informare il pubblico, al fine di tranquillizzarlo e di gestirlo nelle operazioni di evacuazione, in accordo ai Piani di Emergenza predisposti e alla presente procedura.

4.2.2 Norme per le situazioni di emergenza

4.2.2.1 Generalità

Il personale di FCE ha l'obbligo:

- di adoperarsi per scongiurare, eliminare, ridurre qualsiasi situazione di pericolo che possa procurare pregiudizio all'incolumità delle persone, alle strutture o ai mezzi aziendali, o ancora, costituire pericolo per l'ambiente;
- di attivarsi, nel caso in cui si abbia avviso del verificarsi dell'evento, per gestire la situazione di emergenza, informando, prontamente, gli addetti alle emergenze (Interfacce aziendali per le emergenze e Gestore dell'Emergenza), i Preposti, altro personale che può essere esposto all'evento;
- nel caso in cui più persone si accorgono del verificarsi dell'evento, la più elevata in grado, o la più anziana per esperienza lavorativa, ha l'obbligo di attivarsi per gestire la situazione di emergenza informando, prontamente, il DCO, i Preposti e, qualora autorizzato dal DCO, le strutture pubbliche di soccorso [Carabinieri (112), Polizia (113), Vigili del Fuoco (115), Pronto Soccorso Sanitario (118)], altro personale che può essere esposto all'evento, anche al fine di eventualmente coordinare i primi interventi in attesa della Squadra di Intervento.

- la gestione di eventuali ospiti è specifica responsabilità della persona che li ha ricevuti, mentre, nel caso di ditte esterne, si applica quanto previsto dai documenti per la sicurezza sul lavoro.

Le attività di cui sopra dovranno, in ogni caso, rispettare quanto riportato nella presente procedura.

4.2.2.2 Primo soccorso

Nel caso in cui una persona sia colta da malore o sia vittima di un infortunio, il personale presente, fatte salve le vigenti procedure in merito agli infortuni sul lavoro, è tenuto a:

- fornire primo soccorso;
- qualora non fosse qualificato, contattare urgentemente uno o più addetti al primo soccorso (118);
- avvertire urgentemente il proprio superiore gerarchico, il Preposto e il DCO.

4.2.2.3 Evacuazione / Esodo dei viaggiatori

In presenza di una situazione di emergenza, a fronte della quale si riceve l'ordine di abbandono del proprio posto di lavoro il personale di FCE è tenuto a:

- mantenere la calma più assoluta e abbandonare a passo svelto il posto di lavoro;
- provvedere allo spegnimento dell'impianto, del macchinario o dell'attrezzatura di cui è addetto alla conduzione e disattivare quant'altro possa contribuire a peggiorare la situazione prima di abbandonare l'area di lavoro;
- abbandonare l'area di lavoro avendo cura, per quanto possibile, di chiudere porte e finestre e accertandosi che non vi siano persone in difficoltà o bisognose di aiuto;
- percorrere le vie di fuga, indicate dai segnali indicatori, o riportate sul piano di evacuazione esposto nelle diverse strutture aziendali, muovendosi con la massima calma e attenzione. Durante il percorso verso il punto di ritrovo, accertarsi sempre che non vi siano persone in difficoltà o, comunque, bisognose di aiuto;
- portarsi immediatamente al punto di ritrovo interno, indicato nel Piano di Emergenza redatto in accordo al D.Lgs. n. 81/2008 e visionato durante le periodiche prove di evacuazione e restarvi in attesa di ulteriori disposizioni, avendo cura di non invadere le vie di transito interne.

Se la situazione di emergenza è particolarmente grave, tale da preferire il completo abbandono della struttura, l'ordine di abbandono deve essere dato dalla persona più elevata in grado presente nella struttura.

A seguito di tale ordine:

- tutto il personale si porta dai punti di ritrovo interni ai punti di ritrovo esterni avendo cura, durante il trasferimento, di porre la massima attenzione al traffico veicolare e/o ferroviario, in ogni caso a qualsiasi fonte di pericolo. Dopo aver raggiunto i punti di ritrovo esterni, non li abbandona finché non riceve una disposizione definitiva da parte della stessa funzione che ha impartito l'ordine di abbandono della struttura;
- il personale addetto al ricevimento dei mezzi di soccorso esterni si predispone per trasmettere ai soccorritori tutte le informazioni di cui è in possesso e a fornire loro qualsiasi forma di collaborazione possa tornare utile per il loro intervento.

Il Preposto ha la responsabilità, in occasione delle prove di evacuazione, di mostrare a tutto il personale l'ubicazione dei punti di ritrovo interni alla struttura e i punti di ritrovo esterni alla stessa.

L'evacuazione dei viaggiatori da un treno fermo impossibilitato a proseguire può rendersi necessaria sia per effettuare l'eventuale trasbordo su un altro convoglio, sia per intraprendere l'esodo, ovvero raggiungere un'uscita della galleria, della stazione e/o punto di accesso alla linea percorrendo le vie di esodo.

Salvo il caso di imminente pericolo, l'esodo deve essere autorizzato dal Direttore di Esercizio, dopo aver avuta la conferma telefonica registrata, da parte del DCO, dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato.

Il capotreno, prima di effettuare gli annunci ai viaggiatori sulla necessità di abbandonare il treno, provvede a individuare le modalità di esodo più favorevoli secondo le indicazioni del Fascicolo di Linea, privilegiando la minor distanza dalle uscite e avvalendosi di eventuali istruzioni del DCO. In caso di incendio con presenza di fumo, deve privilegiarsi la via più agevolmente percorribile indipendentemente dalla distanza delle uscite. Il capotreno deve informare il Gestore dell'Emergenza, per il tramite del DCO, della scelta effettuata in modo tale che possa dirigersi gli opportuni soccorsi.

Il capotreno, nelle fasi preliminari, deve accertare la presenza sul treno di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta e comunicare al Gestore dell'Emergenza, per il tramite del DCO, tutte le informazioni utili a rendere più rapido l'intervento di soccorso (numero, ubicazione, ecc.). Se possibile e anche sulla base di eventuali istruzioni ricevute, il capotreno provvede a realizzare una più favorevole disposizione dei suddetti viaggiatori lungo il treno.

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

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

L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie a indirizzare i viaggiatori verso il percorso individuato. L'esodo ordinato deve normalmente prevedere l'evacuazione di una carrozza per volta, iniziando da quelle più a rischio.

Il capotreno assiste i viaggiatori, agevolando l'evacuazione dal treno e indirizzando l'esodo verso le vie di fuga precedentemente individuate. Il capotreno si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato il treno e comunica al Gestore dell'Emergenza, mediante telefonata registrata, la cessazione della procedura di esodo.

4.3 FASI DELLA GESTIONE DELLE EMERGENZE

4.3.1 Preallarme

Nella fase di preallarme e/o all'inizio della fase di allarme, il personale dovrà comunicare al DCO:

- la qualifica e le funzioni di chi chiama;
- i dati identificativi del proprio treno (numero, tipo, composizione, etc.);
- la posizione del treno (progressiva km, etc.);
- il tipo di emergenza, con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, altri treni coinvolti, etc.;
- il numero delle persone trasportate e l'eventuale necessità di trasbordo;
- una prima valutazione del numero dei viaggiatori rimasti eventualmente feriti nell'incidente;
- eventuale preavviso di richiesta del treno di soccorso;
- eventuale necessità degli agenti di Officina e/o Manutenzione linea.

Il DCO da comunicazione al Direttore di Esercizio, tramite telefonata registrata, del preallarme ricevuto, il quale:

- controlla l'attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, avvia la fase di allarme;
- stabilisce, in relazione all'evento verificatosi, l'applicazione delle procedure di emergenza.

4.3.2 Allarme

In caso di allarme, il Direttore di Esercizio ha i seguenti compiti:

- attiva l'emergenza;
- si adopera per garantire al massimo l'incolumità del personale attivato e delle persone (viaggiatori, operatori, terzi, ecc.) coinvolte nell'emergenza;
- nei casi necessari, attiva il soccorso da parte degli Enti Preposti esterni coinvolti nella gestione dell'emergenza;
- ha la responsabilità dell'applicazione del PEI fino al momento dell'intervento delle Autorità istituzionalmente competenti a gestire le emergenze;
- richiede, se del caso, la convocazione del Gruppo di Crisi;
- si accerta che gli opportuni provvedimenti alla circolazione (interruzione di linea/binario, rallentamenti precauzionali, ecc.) siano stati adottati;
- si mette a disposizione degli Enti Preposti esterni (Funzionario dei Vigili del Fuoco, Responsabile 118 sul luogo dell'intervento) se presente;
- salvo il caso di imminente pericolo, autorizza l'esodo, dopo aver avuto la conferma dal DCO dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato, comunicandolo alla Squadra di Intervento e al personale del treno;
- in caso di esodo, garantisce, per quanto possibile, l'assistenza ai viaggiatori;
- si adopera per limitare i danni al patrimonio e per il sollecito ripristino della funzionalità degli impianti.

4.3.3 Attuazione degli interventi operativi per la risoluzione o controllo dell'emergenza

Con l'organizzazione descritta nella presente procedura, FCE gestisce gli "eventi critici" classificati come "emergenze", mettendo in atto i necessari interventi per la risoluzione delle criticità in atto.

Gli interventi operativi per la risoluzione o controllo dell'emergenza messi in atto da FCE sono definiti nei Piani di Emergenza (paragrafi 4.5.1 e 4.5.2 della presente procedura).

Il ripristino delle normali condizioni di circolazione avviene a opera del DCO dopo l'eventuale sgombero dei veicoli incidentati dalla linea e/o nel ripristino della sede e dell'armamento ferroviario quando gli stessi risultino danneggiati e sempre su autorizzazione del gestore dell'emergenza che all'uopo ne riceve il permesso delle parti interessate intervenute (VV.F.).

4.3.4 Cessato allarme

Una volta cessato l'allarme, il Direttore di Esercizio:

- valuta, in accordo con i componenti del Gruppo di Crisi, se istituito, se la Squadra di Intervento, qualora sia stata inviata sul luogo dell'emergenza, o alcuni suoi componenti debbano rimanere sul posto a tutela del personale ferroviario impegnato nelle operazioni di ripristino dei luoghi;
- dichiara la fine dello stato di emergenza;
- redige un'apposita relazione informativa, da tenere agli atti, contenente la registrazione delle attività poste in essere per il ripristino delle condizioni di sicurezza e ne dà comunicazione al DCO mediante telefonata registrata;
- si adopera per il ripristino della circolazione ferroviaria.

Il DCO, ricevuta la comunicazione dal Direttore di Esercizio del ripristino delle condizioni di sicurezza, può procedere alla riattivazione della circolazione.

4.3.5 Ripresa dell'attività

Laddove l'emergenza avesse provocato delle conseguenze sull'integrità funzionale e strutturale dell'infrastruttura ferroviaria e dei veicoli tali da comportare l'interruzione delle attività ordinarie e della circolazione ferroviaria, prima della ripresa del servizio, il personale dell'Unità Organizzativa Tecnica Infrastruttura civile e tecnologica, per quanto di competenza provvede ad un'attenta verifica dello stato dei luoghi, dell'efficienza di tutti i componenti della linea o tratta interessata (compreso stazioni, gallerie, macchinari e attrezzature), si accerta inoltre dell'eventuale sgombero dei veicoli incidentati sulla linea e/o del ripristino della sede e dell'armamento ferroviario quando gli stessi risultino danneggiati.

Le predette attività vengono effettuate dal CUT per il tramite del CO con il supporto degli operatori qualificati. In esito alla verifica e se necessario saranno adottate eventuali misure mitigative (limitazioni di velocità o ulteriori restrizioni). Il CUT e/o il CO infrastrutture civili/tecnologie comunica con fonogramma registrato (Mod. TF 2), la riattivazione della linea alla circolazione dei treni, comprensiva delle eventuali restrizioni/limitazioni.

Il Direttore di Esercizio ricevuta la comunicazione del ripristino delle condizioni di sicurezza dal DCO, dispone a quest'ultimo di procedere alla riattivazione della circolazione.

Qualora la situazione si evolva in modo tale da interessare, sia pure parzialmente, aree esterne è necessario informare le Autorità Pubbliche.

Il coordinamento e la gestione delle comunicazioni con le Autorità Pubbliche e i media è a carico del vertice aziendale; in sua assenza è a carico del Direttore di Esercizio o del suo sostituto.

Le informazioni da segnalare alle Pubbliche Autorità interessate sono:

- estremi dell'evento;
- tipo ed entità del rischio indotto all'esterno;
- necessità di invio di determinati soccorsi;
- eventuali provvedimenti provvisori attuati all'esterno in attesa dei soccorsi;
- nome e funzione interna di chi sta chiamando.

Nel caso in cui fossero intervenuti enti esterni (VVF, Forze dell'Ordine, Soccorso Sanitario ecc...) la ripresa della circolazione può avvenire solo su nulla osta rilasciato da rappresentanti di questi enti al Responsabile dell'emergenza.

4.4 LOGISTICA NELLA GESTIONE DELLE EMERGENZE

4.4.1 Punto di raccolta e uscite di emergenza

Il personale di FCE preposto per l'evacuazione e l'esodo dell'utenza e del personale deve fare il possibile per raggrupparli e condurli ai punti di raccolta e/o verso le uscite di emergenza.

Il punto di raccolta è rappresentato da un luogo sicuro che deve essere per quanto possibile sufficientemente lontano dal luogo in cui si sta verificando l'emergenza e riparato dal rischio di investimento di eventuali mezzi in transito, sia ferroviari che autoveicoli.

I punti di raccolta e le uscite di emergenza devono essere indicate con chiarezza nei Piani di Emergenza.

4.4.2 Presidi antincendio

I presidi antincendio a bordo dei mezzi corrispondono a uno o due estintori (a seconda della tipologia di mezzo). Generalmente, l'estintore è collocato in apposito alloggiamento in prossimità della postazione di guida del mezzo.

In corrispondenza dell'estintore, ben visibile, è posizionato un cartello adesivo che ne individua la collocazione.

L'estintore deve essere utilizzato unicamente da parte del personale di FCE, adeguatamente formato con attività di formazione specifica.

Gli estintori sono numerati e viene eseguita con cadenza semestrale apposito controllo da parte di ditte specializzate.

Nelle gallerie presenti sulla linea di FCE sono presenti:

- un impianto di spegnimento incendi a idranti (uno ogni 40 metri);
- estintori a CO₂ in galleria (uno ogni 250 metri in prossimità dei quadri elettrici di Tratta).

Le stazioni presenti in galleria di FCE sono dotate di:

- impianto di spegnimento incendi a idranti, sprinkler, portale ad acqua ed estintori a CO₂ e Polveri;
- impianto di ventilazione e di estrazione del fumo e del calore.

Le stazioni presenti sulla linea di FCE sono dotate di:

- estintori a CO₂.

4.4.3 Presidi sanitari

All'interno dei veicoli utilizzati da FCE e in tutte le stazioni e i locali della linea Paternò – Riposto, è presente un pacchetto di medicazione che offre una prima disponibilità di presidi per il personale di FCE formato al primo soccorso, per garantire la possibilità di svolgere un primo intervento a carico dell'utenza del mezzo.

Il pacchetto di medicazione deve contenere almeno gli elementi minimi previsti dal D.M. 388/03.

In caso di chiamata rivolta al numero 118 il personale di FCE sarà tenuto a rispettare quanto indicato da parte degli operatori sanitari durante la chiamata.

4.4.4 Mezzi di segnalazione e di comunicazione

La linea esercita da FCE deve essere dotata di opportuni mezzi di segnalazione e comunicazione.

La tratta interessata dalle gallerie è attrezzata con impianti di propagazione radio realizzata mediante:

- sistema GSM-P che fa capo a un gestore telefonico pubblico con comunicazione a mezzo cellulari;
- sistema TETRA, di proprietà della Ferrovia Circumetnea, che lo gestisce e lo controlla direttamente indipendentemente dagli operatori di rete mobile, con comunicazioni a mezzo apparati radio fissi installati a bordo treno e apparati radio portatili.

Il TETRA è un sistema Radio per le chiamate di servizio tra gli operatori di linea sia nelle comunicazioni terra-bordo che tra operatori di terra. Esso consiste essenzialmente nei seguenti macro-elementi di rete:

- Radio Base Station (SRB);
- Dispatcher workstation;
- Terminali Veicolari;
- Terminali Portatili.

Le SRB sono tutte connesse tra di loro e al Centro di Controllo di Catania Borgo mediante un cavo in fibra ottica posato lungo tutta la tratta della Ferrovia Circumetnea, esse sono dotate di opportune antenne che irradiano il segnale radio lungo tutta la linea ferroviaria.

La Dispatcher workstation installata presso il centro di controllo di Catania Borgo consente la gestione di tutta la rete TETRA.

I terminali veicolari sono degli apparecchi radio TETRA appositamente installati a bordo di ciascun treno delle Ferrovia Circumetnea.

I terminali portatili sono degli apparecchi radio TETRA forniti in dotazione al personale preposto sia alla manutenzione della sovrastruttura ferroviaria che alle tecnologie presenti in tali impianti.

Inoltre, le gallerie sono attrezzate, per tutta la loro lunghezza, con un impianto di comunicazione di emergenza costituito da un impianto telefonico (viva – voce) e un impianto di diffusione sonora.

A tale scopo sono presenti postazioni telefoniche “Help-Point” (colonnini) costituiti da telefono a viva-voce con sistema di conversazione full-duplex, per tutta la lunghezza della galleria.

Quindi, in caso di emergenze o di anomalie che si dovessero verificare durante l'esercizio ferroviario, il personale di bordo del treno potrà comunicare ai viaggiatori le istruzioni per l'evacuazione rapida dalla galleria stessa o dalla stazione e di fornire le indicazioni necessarie a supportare e facilitare le eventuali operazioni di soccorso.

Le gallerie della tratta esercita da FCE sono dotate di un impianto di segnaletica delle vie di esodo realizzato con corpi illuminanti appositamente accesi al verificarsi di una situazione di emergenza che necessiti dell'esodo dei viaggiatori. Inoltre, per agevolare l'esodo e per consentire l'individuazione delle predisposizioni di emergenza presenti nelle gallerie e nelle stazioni sono presenti cartelli indicanti informazioni visive di immediata e chiara interpretazione, tra cui:

- telefonia di emergenza del tipo a colonnina S.O.S. a viva voce;
- pulsanti di accensione dell'illuminazione di emergenza in galleria;
- vie di esodo con indicazione della distanza e direzione delle uscite più vicine in galleria e stazioni;
- ubicazione uscite in galleria e stazioni.

Tale segnaletica è realizzata con materiali aventi requisiti tecnici di alta qualità e affidabilità, garantendo ottime prestazioni circa:

- resistenza agli urti, intemperie e alle aggressioni dei fattori ambientali;
- caratteristiche cromatiche e fotometriche;
- visibilità e comprensione.

Il dettaglio circa i mezzi di comunicazione e segnalazione previsti da FCE per le gallerie sono riportati nei corrispettivi Piani di Emergenza.

Le comunicazioni di emergenza in stazione o a bordo dei treni (istruzioni ai passeggeri per l'esodo, comunicazioni in caso di incendio o incidente, inviti a mantenere la calma), sono effettuate verbalmente dal personale di FCE. Per i treni di tipo DMU (“Vulcano”) FCE ha previsto di effettuare le comunicazioni attraverso il sistema di diffusione sonora di cui sono dotati.

4.4.5 Mezzi disponibili per il soccorso in linea e loro ubicazione

La Squadra di Intervento potrà utilizzare, per gli spostamenti, le auto o i furgoni di servizio disponibili.

L'ubicazione dei mezzi di soccorso è riportata nei Piani di Emergenza di Gallerie, Linea e Stazioni.

FCE dispone di treni di soccorso per il rotabile in avaria e per il trasbordo dei passeggeri.

Viste le diverse tipologie di accoppiatori dei rotabili in dotazione alla Ferrovia Circumetnea è necessario che venga inviato, come treno di soccorso per il traino, un rotabile che abbia la stessa tipologia di accoppiatore.

4.4.6 Accessi alla zona di intervento

FCE deve individuare i punti di accesso alle zone di intervento, sia su linea, che in galleria, che in stazione.

Gli accessi alla zona di intervento segnalati da FCE, riportati nei Piani di Emergenza per ciascuna area, sono di tipo pedonale e seguono la viabilità ordinaria urbana. Inoltre, relativamente alle gallerie e alle stazioni, FCE ha previsto accessi intermedi per l'ingresso dei Vigili del Fuoco.

Per permettere un'evacuazione autonoma e più rapida possibile verso l'uscita più vicina delle gallerie e per consentire l'intervento degli Enti Preposti e di soccorso e della Squadra di Intervento, FCE ha previsto l'utilizzo dei marciapiedi presenti per tutta l'estensione della galleria.

4.5 DOCUMENTAZIONE PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE

Per la Gestione delle Emergenze in gallerie, stazioni e linea, FCE predispone Piani di Emergenza relativi a tutte le possibili situazioni di emergenza di pertinenza. In essi sono descritti i rischi e le relative misure necessarie alla corretta gestione delle situazioni di emergenza individuate.

Tale documentazione viene distribuita a tutto il personale coinvolto nel servizio con le modalità descritte nella presente procedura.

4.5.1 Piani di Emergenza Interni (PEI)

I Piani di Emergenza Interni hanno lo scopo di organizzare e assicurare il coordinamento con i servizi di emergenza aziendale al fine di prestare un'azione di primo soccorso per le persone coinvolte, ma non definisce le modalità di svolgimento delle operazioni da parte di Organi esterni a FCE (quali Prefettura, Regione ed Enti Locali, Forze dell'Ordine, Strutture Sanitarie, Vigili del Fuoco e altre strutture della protezione Civile).

Il PEI ha lo scopo di:

- Affrontare e gestire l'emergenza sin dal primo insorgere per contenerne gli effetti e riportare rapidamente la situazione alle condizioni di normale esercizio;
- Prevenire ulteriori incidenti che potrebbero derivare dall'incidente d'origine;
- Pianificare le azioni necessarie a proteggere le persone e prevenire o limitare i danni all'ambiente e alle opere civili limitrofe;
- Attuare provvedimenti tecnici e organizzativi per circoscrivere e bonificare l'area interessata dall'incidente;
- Assicurare il coordinamento con i servizi di emergenza esterni, con lo staff tecnico e con la Direzione Aziendale;
- Prestare un primo soccorso alle persone coinvolte dall'incidente.

A tal fine, questa Gestione Governativa ha effettuato un'analisi dei possibili pericoli, una pianificazione dei compiti, la definizione delle diverse responsabilità e la stesura di opportune procedure che definiscono mansioni, regole e informazioni di coordinamento e di reperibilità fra le diverse parti coinvolte e fra le rispettive squadre d'intervento. Sulla base di quanto indicato nel D.M. 28/10/2005 "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", FCE ha emanato i seguenti Piani di Emergenza Interni:

- PEI Galleria Ferroviaria di Adrano;
- PEI Galleria Ferroviaria di Biancavilla;

- PEI Galleria Ferroviaria di Santa Maria di Licodia;
- PEI Linea;
- PEI Stazione.

Ciascun Piano di Emergenza Interno contiene

- Una descrizione dettagliata dell'area e degli impianti considerati, con inclusi gli strumenti di protezione disponibili, le possibili vie di fuga, luoghi sicuri di raccolta e vie di accesso per i soccorsi;
- Le modalità di contatto rapido con i servizi aziendali e quelli di soccorso (Foglio di Reperibilità);
- I ruoli e le responsabilità del personale coinvolto, ripartendoli per settori e per mansioni ricoperte;
- Le modalità di comunicazioni con i passeggeri e il pubblico in generale;
- Le modalità di ripristino del servizio.

La Direzione aziendale, ha approvato i PEI e li ha trasmessi alle proprie strutture operative, assicurandosi del ricevimento.

Inoltre, sebbene non vi sia alcun obbligo normativo, FCE ha trasmesso i propri PEI anche ai soggetti esterni coinvolti nella Gestione delle Emergenze.

4.5.2 Piani di Emergenza Esterni (PEE)

L'esigenza di predisporre i Piani di Emergenza Esterni (PEE) relativi a gallerie, nasce dalla necessità di prevenire e fronteggiare i rischi connessi a possibili eventi incidentali che, originandosi all'interno di gallerie, possono dare luogo a un pericolo grave, immediato o differito per gli elementi vulnerabili presenti nell'area interessata dall'incidente (persone, ambiente e beni), anche in conseguenza degli effetti dovuti a rilasci di energia (incendi e/o esplosioni) e/o di sostanze pericolose.

Il PEE dunque rappresenta lo strumento che consente di pianificare l'organizzazione del soccorso per un'emergenza causata da un incidente che dovesse verificarsi all'interno di lunghe gallerie e che dovesse propagarne gli effetti alle aree limitrofe. Esso si pone lo scopo di:

- definire le modalità di intervento delle strutture tecniche e degli Enti coinvolti nell'emergenza in caso di incidente in galleria;
- contrastare gli incidenti in modo da minimizzarne gli effetti e limitarne i danni per l'uomo, per l'ambiente e per i beni;
- attivare l'uso delle risorse e delle predisposizioni di sicurezza disponibili per la gestione dell'emergenza;
- ove possibile, mettere in atto le misure necessarie per proteggere l'uomo e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti all'interno della galleria;
- informare adeguatamente la popolazione e le autorità locali competenti;
- provvedere, sulla base delle disposizioni vigenti, a ripristinare le normali condizioni ambientali dopo un incidente.

Acquisiti i pareri favorevoli degli Enti competenti alla gestione dell'emergenza in galleria, il Prefetto della Provincia di Catania con decreto ha approvato i piani di emergenza esterna delle seguenti gallerie ferroviarie:

- PEE Galleria Ferroviaria di Adrano;
- PEE Galleria Ferroviaria di Biancavilla;
- PEE Galleria Ferroviaria di Santa Maria di Licodia.

4.5.3 Aggiornamento e Distribuzione dei Piani di Emergenza

I Piani PEI/PEE sono soggetti a revisioni e aggiornamenti periodici:

- a seguito di modifiche degli impianti, delle gallerie e delle modifiche organizzative coinvolte;

- a seguito di modifiche dei piani di settore da parte degli Enti, Soggetti e Amministrazioni interessati alle attività di soccorso nell'emergenza;
- a seguito di simulazioni, esercitazioni o eventi incidentali;
- a seguito di aggiornamenti normativi di riferimento;
- in ogni altro caso si rendesse necessario per il verificarsi di condizioni non prese in esame dai piani in vigore.

La revisione deve considerare la validità delle istruzioni dei Piani, con particolare riguardo a:

- l'adeguatezza del numero e del tipo di personale impiegato;
- l'idoneità dei mezzi operativi e delle dotazioni personali;
- i tempi d'intervento e di operatività in rapporto al personale e ai mezzi previsti;
- l'efficacia degli interventi;
- gli effetti permanenti del dopo emergenza.

Tutti gli aggiornamenti concordati nelle sessioni di riesame devono essere opportunamente registrati.

A ogni aggiornamento dei Piani deve essere data immediata diffusione a tutto il personale interno preposto all'emergenza e agli Enti esterni interessati.

I Piani e i loro eventuali aggiornamenti sono, quindi, consegnati alle Unità operative per la distribuzione ai propri dipendenti e alle previste strutture esterne.

4.5.4 Formazione del personale sui Piani di Emergenza

La formazione si occupa di fornire con continuità a tutto il personale potenzialmente coinvolto nell'emergenza le informazioni necessarie per attuare gli interventi previsti nei PEI e nei PEE.

In particolare, nella programmazione formativa annuale (Piano Annuale della Formazione), FCE provvederà all'inserimento di 2 ore di formazione/anno per formare/aggiornare/mantenere le competenze del personale circa i contenuti:

- della presente procedura;
- dei PEI e PEE.

Nell'ambito della formazione occorre anche:

- evidenziare l'importanza della pianificazione e del coordinamento nelle situazioni di emergenza;
- sensibilizzare il personale su come la formazione sia determinante per la buona riuscita degli specifici interventi in essi previsti.

La formazione deve essere seguita da una fase di verifica dell'apprendimento e del mantenimento delle competenze acquisite.

Il RSGS verifica, attraverso la partecipazione alle esercitazioni o attraverso audit o ispezioni interne, la corretta applicazione dei Piani di Emergenza, l'efficienza delle dotazioni e degli strumenti da essi previsti e la formazione del personale addetto.

4.5.5 Esercitazioni sui Piani di Emergenza

Il completamento della formazione per il personale potenzialmente coinvolto nella gestione dell'emergenza si realizza tramite la simulazione degli scenari previsti nei PEI/PEE mediante apposite esercitazioni di cui al punto 8 dell'allegato IV del D.M. 28/10/2005. Le esercitazioni previste negli scenari dei PEI/PEE riguardano possibili situazioni di emergenza riscontrabili in galleria, in stazione e su linea.

Tali esercitazioni sono funzionali al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- verifica della completezza delle emergenze ipotizzate;
- verifica dell'adeguatezza delle risorse ipotizzate;
- acquisizione di esperienza pratica (addestramento);
- conoscere e percorrere le vie di fuga e di accesso alle aree incidentate;
- conoscere e utilizzare le attrezzature di protezione e i dispositivi di primo soccorso sanitario;
- identificazione di possibili punti di miglioramento dei Piani.

In linea generale, le esercitazioni si possono svolgere con vari livelli di coinvolgimento delle istituzioni e degli operatori:

- esercitazioni per posti di comando - (livello a): esercitazioni che prevedono il solo coinvolgimento della sala operativa della Prefettura e degli altri Enti e Istituzioni previste dal PEE, senza il coinvolgimento in campo delle risorse umane e strumentali dei soccorritori e della popolazione;
- esercitazioni per i soccorritori - (livello b): esercitazioni che prevedono, oltre alle attività previste nella precedente esercitazione, il coinvolgimento in campo delle risorse umane e strumentali dei soccorritori e delle relative sale operative, senza il coinvolgimento della popolazione;
- esercitazioni su scala reale - (livello c): esercitazioni che prevedono, oltre alle attività previste nella precedente esercitazione, il coinvolgimento della popolazione.

Poiché la riuscita di un'esercitazione dipende dal livello d'informazione e di addestramento dei soccorritori, nonché dall'efficacia dell'informazione effettuata su questa tematica nei riguardi della popolazione interessata all'emergenza, dovranno essere organizzati, preliminarmente, specifici seminari e corsi di formazione, cui parteciperanno, in qualità di docenti, i soggetti che a vario titolo partecipano all'attivazione e alla gestione del PEE. In particolare, dovrà essere prevista la formazione e l'addestramento periodico dei volontari da parte delle autorità competenti in materia di rischio d'incidente e di protezione civile.

Per ciascun piano dovrà essere riportato un programma di massima dei corsi e delle conferenze da svolgere con specificazione dei destinatari e dei docenti. Il programma dovrà prevedere, oltre che una spiegazione delle procedure di emergenza da adottare nell'applicazione Piano, approfondimenti e aggiornamenti riguardo la localizzazione e la praticabilità delle possibili vie di accesso.

Gli esiti delle esercitazioni devono essere adeguatamente rendicontati e confrontati con quelli attesi. Eventuali scostamenti dei risultati ottenuti dovranno essere analizzati rispetto alle cause, in modo da convalidare i Piani di Emergenza in esame o proporre eventuali aggiornamenti.

4.6 TIPOLOGIE DI EMERGENZA

La presente procedura individua diverse tipologie di "Emergenza" in base alla loro localizzazione:

TIPOLOGIE DI EMERGENZA		LOCALIZZAZIONE		
		In Galleria	Su Linea	In Stazione
INCENDIO	Incendio in galleria	X		
	Incendio a bordo dei treni	X	X	X
	Incendio in località di servizio (fabbricati, depositi, carburanti, materiali)		X	X
	Principio di incendio all'interno di un'unità operativa		X	X
	Incendio del locale gruppo elettrogeno o gruppo di continuità statica			X

TIPOLOGIE DI EMERGENZA		LOCALIZZAZIONE		
		In Galleria	Su Linea	In Stazione
	Incendio in locale quadri BT (400V) e/o in cabina MT (9-10-20 kV) di stazione			X
	Incendio nella sala macchine di ascensori idraulici			X
	Incendio in aree aperte al pubblico in orario di esercizio			X
EVENTI NATURALI E CROLLI	Crolli	X		X
	Terremoto	X	X	X
	Ingombro della sede ferroviaria e/o cedimento della sede ferroviaria dovute a movimenti franosi e/o cedimenti		X	X
	Ingombro della sede ferroviaria con animali di grossa taglia in grado di incidere sulla sicurezza della circolazione ferroviaria		X	
	Calamità naturali	X	X	X
	Rischio vulcanico	X	X	X
	Emergenza idrogeologica		X	
	Improvvisi e imprevisti fenomeni metereologici di intensità tale da compromettere le condizioni di sicurezza della circolazione		X	
	Incidenti con deragliamenti	X	X	X
	Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello		X	
	Incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento		X	X
	Malfunzionamenti/arresti dei mezzi	X	X	
	Collisione fra rotabili	X	X	X
	Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari		X	
	Sversamento accidentale di oli e/o altri solventi			X
Rischi derivanti da mancanza di energia elettrica (avaria dell'impianto elettrico)			X	
EMERGENZE MEDICHE	Rischi derivanti da eventi collegati alla pubblica sicurezza (atti terroristici)	X	X	X
	Rischi derivanti da sovraffollamento			X
	Malore della persona (utenza o personale viaggiante)	X	X	X

TIPOLOGIE DI EMERGENZA		LOCALIZZAZIONE		
		In Galleria	Su Linea	In Stazione
	Infortuni alla persona	X	X	X
	Suicidi e tentati suicidi	X	X	X

Tabella 2 – Situazioni di emergenza identificate da FCE per gallerie, linea e stazioni.

FCE, in occasione di qualsiasi “modifica” del proprio sistema ferroviario che coinvolga uno o più elementi di cui al § 1 (punti A, B, C, D, E, F), dovrà verificare, nell’ambito delle analisi condotte secondo quanto previsto dalla procedura *PO 02 – “Valutazione dei rischi e gestione delle modifiche”* e con i criteri di cui al Reg. (UE) n. 402/2013, la sussistenza di rischi residui, ancorché mitigati, ma che implicino, comunque, la possibilità di determinare situazioni critiche classificabili come “emergenze”, ai sensi dei criteri della presente procedura, di tipologia diversa da quelle ipotizzate in Tabella 2.

In tale ipotesi, dovrà essere verificato se i provvedimenti contenuti e descritti nella presente procedura siano sufficienti ad assicurare la “gestione in sicurezza” della “emergenza” o necessitino di ulteriori azioni per il loro controllo. In ogni caso si dovrà provvedere a integrare/modificare i documenti di gestione del SGS pertinenti.

Nel confermare il principio generale della costante diligenza, che tutto il personale coinvolto nei processi di sicurezza deve adottare nell’espletamento del proprio servizio, adoperando tutte le misure e cautele atte a evitare sinistri, si sottolinea l’obbligo per il personale, qualora si verifichi una situazione di emergenza, di prestare tutti i possibili soccorsi e di mettere in atto ogni mezzo opportuno per gestire al meglio la situazione, limitando le conseguenze dei danni occorsi e impedendo ulteriori degenerazioni.

I dettagli delle Procedure Operative per la Gestione delle Emergenze nelle Gallerie, su Linea e nelle Stazioni, per gli scenari sopra riportati, sono definiti nei rispettivi Piani di Emergenza Interni.

5 ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE

Il Direttore Generale (DG), giusta delega conferita dal Gestore con Delibera n°29 del 17/03/2022, dispone, senza limiti di spesa, dei mezzi e delle risorse necessarie per affrontare l'emergenza e garantire il ritorno alle normali condizioni di esercizio.

Il Gestore dell’Emergenza, per azioni che necessitano autorizzazioni di spesa, contatterà il DG, che sarà reperibile 24 ore su 24.

6 MONITORAGGIO

FCE monitora costantemente, attraverso attività di audit (*PO.08 – “Gestione degli audit di sicurezza”*) e attraverso il monitoraggio degli indicatori (*PO.04 – “Monitoraggio degli indicatori di sicurezza”*):

- Che i contenuti della presente procedura siano pedissequamente applicati;
- Che il personale coinvolto nelle attività di gestione delle emergenze sia correttamente formato e addestrato;
- Che il personale formato e addestrato, relativamente alla gestione delle emergenze, mantenga le competenze acquisite;
- Che il personale coinvolto nella gestione delle emergenze partecipi periodicamente alle esercitazioni organizzate;

- Che le misure di sicurezza, individuate per il controllo dei rischi che potrebbero dar luogo a inconvenienti di esercizio, incidenti, quasi incidenti e più in generale situazioni di emergenza, siano applicate;
- Che sia perseguito l'obiettivo di FCE di raggiungere una condizione di incidentalità nulla;
- Che si tragga esperienza dalle situazioni di emergenza che non si è riusciti a evitare, nell'ottica di un miglioramento continuo della sicurezza del sistema ferroviario esercito da FCE.

7 ALLEGATI

- PEI Galleria Ferroviaria di Adrano;
- PEI Galleria Ferroviaria di Biancavilla;
- PEI Galleria Ferroviaria di Santa Maria di Licodia.
- PEI Linea;
- PEI Stazioni;
- PEE Galleria Ferroviaria di Adrano;
- PEE Galleria Ferroviaria di Biancavilla;
- PEE Galleria Ferroviaria di Santa Maria di Licodia.