

**GESTIONE DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA NELLE AREE
E SULLE LINEE FERROVIARIE**

PROTOCOLLO CONDIVISO TRA

RFI

DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE BARI

E

REGIONE PUGLIA

SOMMARIO

CAPITOLO 1	PROTOCOLLO PER LA GESTIONE DEGLI INTERVENTI DI EMERGENZA SANITARIA NELLE AREE E SULLE LINEE FERROVIARIE.....	3
1.1	Premessa.....	3
1.2	Scopo.....	3
1.3	Campo di applicazione.....	4
1.4	Documentazione correlata/riferimento.....	4
1.5	Definizioni.....	6
1.6	Abbreviazioni.....	7
CAPITOLO 2	SOGGETTI COINVOLTI.....	9
2.1	Soggetti coinvolti.....	9
CAPITOLO 3	PERSONALE COINVOLTO.....	12
CAPITOLO 4	GESTIONE DELL'EMERGENZA IN CASO DI NECESSITA' DI SOCCORSO.....	14
4.1	Premesse.....	14
4.2	Dispositivi di supporto.....	14
CAPITOLO 5	PROCEDURA OPERATIVA PER IL FLUSSO E MODALITA' DEGLI AVVISI.....	16
CAPITOLO 6	MODALITA' DI ATTIVAZIONE E GESTIONE DEL SOCCORSO SANITARIO.....	17
6.1	Attività generali per il soccorso sanitario.....	17
6.2	Attività specifiche per il Soccorso Sanitario a bordo treno.....	19
6.3	Gestione emergenze ambito RFI.....	21
CAPITOLO 7	INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO.....	23
CAPITOLO 8	FORMAZIONE OPERATORI DI CENTRALE.....	24
CAPITOLO 9	CONTROLLI E VERIFICHE.....	25
CAPITOLO 10	NORME FINALI.....	26
CAPITOLO 11	ALLEGATI.....	28

CAPITOLO 1 PROTOCOLLO PER LA GESTIONE DEGLI INTERVENTI DI EMERGENZA SANITARIA NELLE AREE E SULLE LINEE FERROVIARIE

1.1 Premessa

L'attività di soccorso sanitario costituisce competenza esclusiva del servizio Sanitario Nazionale che la garantisce attraverso i sistemi di emergenza delle Regioni e delle PP.AA. che fanno capo al numero unico 118

Di norma gli interventi di soccorso sanitario vengono gestiti dal Servizio di Emergenza Sanitaria Territoriale 118, in base alle chiamate che lo stesso riceve da chiunque ritenga di avere necessità per sé o per altri di un intervento di emergenza sanitaria.

Il servizio Emergenza Sanitaria Territoriale 118 interviene con personale a diversa capacità assistenziale (medico, infermiere, soccorritore) e con mezzi diversificati (ambulanza, automedica, elicottero, etc...), in relazione alla valutazione sanitaria e logistica effettuata dal personale delle Centrali Operative, istituite ai sensi del D.P.R. 27/03/1992.

1.2 Scopo

Nella logica di assicurare la necessaria rapidità e qualità degli interventi in emergenza, la sicurezza degli operatori che prestano soccorso e di quella del personale ferroviario, il presente protocollo ha lo scopo di:

- recepire ed applicare l'art. 4 del DM 19 del 24/01/2011 "Regolamento sulla modalità di applicazione in ambito ferroviario del decreto 15/07/2003, n° 388, ai sensi dell'art. 54, comma 3, del D.Lgs. 81/2008;
- definire le situazioni che necessitano l'attivazione del soccorso sanitario (118) sulla base della tipologia delle emergenze previste dalle disposizioni interne di RFI (Gestione delle anomalie rilevanti e incidenti di esercizio: DPR P SE 43 1 0);
- identificare le strutture interessate dall'attivazione del soccorso sanitario (118);
- descrivere il processo di attivazione del soccorso sanitario (118).

Per quanto riguarda l'attività del personale di RFI SpA, le norme concordate con il presente Protocollo non sostituiscono, ma integrano l'insieme esistente di regole, standard, procedure e disposizioni disciplinanti l'esercizio ferroviario, pur se non esplicitamente richiamate.

1.3 Campo di applicazione

Il presente Protocollo si applica per tutte le linee ferroviarie gestite da Rete Ferroviaria Italiana SpA, ricadenti nel territorio della regione Puglia, in riferimento a tutte le situazioni di emergenza che possono verificarsi nell'ambito dell'esercizio ferroviario e per le quali sia richiesto l'intervento del soccorso sanitario (118).

Per una migliore comprensione si riporta nell'Allegato nr. 1 la "Rappresentazione cartografica delle linee e degli impianti fissi della Regione Puglia"

1.4 Documentazione correlata/riferimento

- **Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753** - Nuove norme in materia di Polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;
- **Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n.188** - Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria. Questo decreto definisce il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria quale "soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria";
- **Decreto Ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000** - Questo decreto rilascia a "Ferrovie dello Stato" - Società di Trasporti e servizi per Azioni - la concessione ai fini della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- **Decreto Legislativo 9 aprile 2008, nr. 81** - Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123 in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro - Testo Unico sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- **Decreto Ministeriale 10 marzo 1998** - Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro;
- **Decreto 15 luglio 2003, n. 388 del Ministero della Salute** -



Regolamento, recante le disposizioni sul pronto soccorso aziendale, in attuazione dell'articolo 15, comma 3, del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni;

- **Decreto 24 gennaio 2011, n. 19 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** - 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;
- **Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.4 del 18 febbraio 2001** - Trasporto merci pericolose;
- **Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura n.18 del 26 luglio 2001** - Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anomalità rilevanti o incidenti di esercizio;
- **Linee Guida in materia di gestione degli interventi di emergenza sanitaria e sulle linee ferroviarie.** - Queste Linee guida sono state approvate dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, nella riunione del 5 agosto 2014;
- Nota **RFI-AD\A0011\P\2014\1376 del 27/10/2014** - **Linee Guida in materia di gestione degli interventi di emergenza sanitaria e sulle linee ferroviarie.** Con questa nota RFI ha approvato le Linee Guida di cui al punto precedente;
- **RFI LG 05 1 0** - Processo di gestione delle emergenze;
- **DPR P SE 05 1 1** - Gestione del flusso informativo durante le anomalità all'infrastruttura;
- **DPR P SE 43 1 0** - Gestione delle anomalità rilevanti e incidenti di esercizio;
- **Regolamento CE 1371/2007 del 23 ottobre 2007** - Questo decreto è relativo ai "diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario". In tale ambito RFI ha acquisito il ruolo di *station manager* .;
- **Decreto presidente della Repubblica 27/03/1992** "Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria in emergenza;
- **Convenzione** tra Protezione Civile (presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile) e Ferrovie dello stato Italiane, ai sensi dell'art. 6 della legge 24 febbraio 1992, n. 225;
- **Convenzione** tra il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e la

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
6 di 33

Regione Puglia inerente le procedure per la gestione delle emergenze in ambito ferroviario, ai sensi dell'art. 6 della legge 225/92 (Deliberazione della Giunta Regionale n. 2129 del 21.12.2016). Il "Soccorso sanitario" è trattato all'articolo 8 di tale Convenzione;

- **Schema di decreto del 20.12.2018** del Ministro della Salute di concerto col Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che individua le dotazioni minime di primo soccorso dei treni adibiti al trasporto dei passeggeri e stabilisce i criteri di riparto delle risorse stanziare per tali finalità.

1.5 Definizioni

Anormalità	Eventi che provocano notevoli ripercussioni alla circolazione e in particolare determinano una indisponibilità di tratte di linea o un definito degrado alle infrastrutture o delle conseguenze ai viaggiatori o al personale
Anormalità rilevanti (Def. DPR P SE 43)	Sono anomalie che hanno causato danni ai viaggiatori, al personale o a terzi, che riguardano nodi o linee della rete con una previsione di durata superiore alle 2 ore, che determinano difficoltà o significative ripercussioni alla circolazione, dovute all'istradamento dei treni ed in particolare di lunga percorrenza, su itinerari alternativi
Emergenza	Situazione imprevista che obbliga a mettere in atto misure straordinarie di reazione a quanto accade
Incidente	Evento improvviso (<i>accidentale</i>), indesiderato (<i>incidentale, non previsto</i>) e non intenzionale (<i>non voluto</i>) o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose. Gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie. Collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro.
Incidente	Qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
7 di 33

significativo	in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiali, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi. Per "danni significativi" sono da considerarsi i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente in almeno 150 mila euro, mentre per interruzione programmata è da intendersi una interruzione di linea per almeno 6 ore
Inconveniente	Qualsiasi evento diverso da un incidente associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza anche potenziale sulla sicurezza dei treni
InfoMP (Informazioni Merci pericolose)	E' uno strumento articolato sul RID e fornisce linee guida utili per: <ul style="list-style-type: none"> • individuare il comportamento più efficace da tenere in caso di incidente prima dell'arrivo dei soccorsi istituzionali (V.V.F, Polizia, etc...) • stampare la scheda di emergenza per carro e per treno; • conoscere le limitazioni di manovra di legge per ogni prodotto; • completare l'etichettatura.
Manovra	Qualsiasi spostamento di mezzi di trazione o di veicoli, che si svolge, normalmente, nell'ambito di una località di servizio, eccezione fatta per l'avviamento di un treno che abbia ricevuto l'ordine di partenza e per l'ingresso di un treno in arrivo, fino al punto di normale fermata.
Organizzazioni	Gruppo, società, azienda, impresa, ente o istituzione, ovvero loro parti o combinazioni, associata o meno, pubblica e privata, che abbia una propria struttura funzionale e amministrativa.
Parte interessata (Stakeholder)	Individuo o gruppo coinvolto delle prestazioni di una organizzazione
Procedura	Documento che definisce le condizioni e le modalità per l'esecuzione di attività tra loro correlate (processi), identificando le responsabilità e le interfacce delle funzioni.
Processo	Insieme di attività tra loro correlate o interagenti che trasformano elementi in ingresso in elementi in uscita.
Raccordi	Sono impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili, e si possono diramare da un binario di stazione o da altro binario di linea
Scalo merci	E' di regola quella parte di una stazione ferroviaria adibita al carico, scarico o sosta di carri ferroviari ed è munita dei binari e delle opportune attrezzature
Scalo merci terminale (di merci)	Scalo ferroviario ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci pericolose (PIR 2017)

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
8 di 33

pericolose)	
Sicurezza	L'assenza di un rischio inaccettabile di danno
Stazione	Località di servizio, delimitata da segnali di protezione, in cui si regola la circolazione dei treni, tramite incroci / precedenza
Treno	Qualsiasi mezzo di trazione, con o senza veicoli, che debba viaggiare da una ad altra località di servizio o che parta da una località per disimpegnare un servizio lungo la linea e faccia ritorno alla località stessa.

1.6 Abbreviazioni

ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
BDP	Banca dati pericoli
CCC	Centro Coordinamento Circolazione
CEI	Coordinatore Esercizio Infrastruttura
CO	Centrale Operativa (118)
CODG	Centro Operativo Direzionale Generale
COT	Centro Operativo Territoriale
DCI-BA-AN	Direzione Circolazione - Circolazione Area Bari - Ancona
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DCO	Dirigente Centrale Operativo
SCTCSA	Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Centro Sud
D.Lgs.	Decreto Legislativo
D.M.	Decreto Ministeriale
DM	Dirigente Movimento
DPR	Decreto del Presidente della Repubblica
DTP	Direzione Territoriale Produzione
DU	Dirigente Unico
FCL	Fascicolo Circolazione Linea
FS	Ferrovie dello Stato
GI	Gestore Infrastruttura
GIS	Geographic Information System
GPS	Global Position System
GSM-R	Global System of Mobile Communication - Railway
I.F.	Impresa Ferroviaria
InfoMP	Informazioni Merci Pericolose

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
9 di 33

PIC	Piattaforma Integrata Circolazione
PIC-GEM	Piattaforma Integrata Circolazione - Gestione Emergenze
PL	Passaggio a livello
PPAA	Pubbliche Amministrazioni
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
UC	Unità Circolazione
UIC	Union Internationale Chemin de Fer - Unione delle ferrovie
UM	Unità Manutentiva
VVF	Vigili del Fuoco

CAPITOLO 2 SOGGETTI COINVOLTI

2.1 Soggetti coinvolti

✓ Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI SpA) è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. che assolve al ruolo di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con Atto di Concessione di cui al Decreto Ministeriale n. 138T del 31/10/2000.

Con tale Atto di Concessione è stata affidata a RFI la gestione della circolazione, della manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché la costruzione e messa in esercizio di nuove linee e/o impianti ferroviari.

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

- *assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle infrastrutture ferroviarie;*
- *garantire la gestione e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete, salvaguardando i requisiti stabiliti dalle disposizioni normative emanate dal Ministero dei Trasporti, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, dalla Direzione Tecnica di RFI nonché da altre disposizioni comunque cogenti.*

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

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

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

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
11 di 33

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

A livello territoriale le Direzioni Territoriali Produzione di RFI, nel rispetto delle responsabilità loro assegnate, attuano la propria missione contribuendo per quanto di propria competenza al soddisfacimento dei requisiti di disponibilità dell'infrastruttura concordate in sede centrale con le Imprese Ferroviarie per i tratti delle linee di propria giurisdizione (Allegato n. 1 - Rappresentazione cartografica delle linee e degli impianti fissi della Regione Puglia).

La Struttura Organizzativa Direzione Circolazione - Circolazione Area Bari - Ancona di RFI è l'organizzazione preposta alla gestione della circolazione dei treni. Per l'erogazione del servizio di circolazione e per garantire la disponibilità della rete, il personale della Sala CCC coordina le proprie attività con quelle delle Unità di Circolazione.

La Direzione Territoriale Produzione di RFI indirizza il coordinamento ed il controllo della gestione della manutenzione dell'Infrastruttura e degli Impianti Ferroviari nel rispetto degli obiettivi qualitativi e quantitativi assegnati ed assicura la programmazione ordinaria e straordinaria ed i relativi piani di attività e budget per la manutenzione ed il rinnovo dell'Infrastruttura e degli Impianti Ferroviari.

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

Nel mese di giugno del 2014 l'ANSF ha rilasciato ad RFI l'Autorizzazione di Sicurezza, con la quale si attesta la conformità del **Sistema di Gestione della Sicurezza** del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale al Regolamento Europeo 1169/2010 (IT2120140001)

✓ **Sistema Emergenza Urgenza Sanitaria Territoriale 118 - Regione Puglia. Dipartimento per la Promozione della Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per Tutti.**

Il Sistema Emergenza Urgenza Sanitaria si compone di una fase territoriale o extra-ospedaliera e di una fase ospedaliera.

Al Sistema di Emergenza Urgenza Sanitaria Territoriale 118 è attribuita la funzione di assicurare il soccorso sanitario su tutto il territorio regionale.

Il sistema di allarme sanitario regionale è assicurato attualmente da cinque Centrali Operative, cui fa riferimento il numero unico telefonico nazionale "118". Le Centrali Operative della rete regionale attive per 24 ore al giorno si avvalgono di personale infermieristico adeguatamente addestrato, nonché di competenza medica di appoggio, normalmente individuato come Medico di Centrale. (DPR 27 Marzo 1992).

L'attivazione delle Centrali Operative avviene componendo il numero unico nazionale 118 che verrà automaticamente convogliato verso l'una o l'altra centrale in base alla competenza territoriale.

Altri numeri di riferimento da utilizzare in casi **non di Emergenza** (aggiornati 8 gennaio 2019) sono:

Bari: 080-5562962	Brindisi: 080-4393563	Foggia: 0881-736042
Lecce: 0832-661184	Taranto: 099-4724738	

Per quanto riguarda le postazioni territoriali esse sono dislocate sul territorio regionale in base alla densità di popolazione e alla domanda e comunemente in media una per ogni comune.

Ciascuna delle Centrali Operative 118 della Regione Puglia, in rapporto alle specifiche esigenze territoriali, predispone un protocollo da attivare in caso di maxiemergenza o Incidente Maggiore.

✓ **Imprese Ferroviarie**

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
13 di 33

Espletano il servizio di trasporto, sia merci che viaggiatori, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, gestita da RFI SpA.

CAPITOLO 3 PERSONALE COINVOLTO

✓ Per RFI SpA

o **Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM):**

Operatore presente H24 nella Sala Centro Coordinamento Circolazione (CCC) della Direzione Circolazione - Circolazione Area Bari - Ancona, competente per tutto il territorio di giurisdizione, che ha il compito di seguire e coordinare la circolazione ferroviaria.

Il DCCM è in rapporto diretto con tutti i rappresentanti delle Imprese ferroviarie e ha la possibilità di contattare telefonicamente il personale ferroviario.

In caso di emergenza assume il ruolo di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse per attivare, tra gli altri, l'intervento del soccorso sanitario, prendendo contatti con la Centrale Operativa 118 di riferimento Regionale.

Su richiesta della CO 118 fornisce indicazioni per individuare stazioni / tratte / treni oggetto di richiesta di soccorso.

Nel caso di emergenza sanitaria, come del resto in tutti i casi di anomalità o altre tipologie di emergenza, il DCCM assume il ruolo di direzione e coordinamento delle attività e delle risorse per attivare l'intervento di soccorso (fino all'eventuale attivazione del COT), prendendo i contatti con l'Operatore di Centrale 118.

Il DCCM, al verificarsi di eventi che interessino l'ambito ferroviario e che per loro natura, o per loro potenziale evoluzione, potrebbero richiedere il coinvolgimento o l'intervento del 118 (soste di treni viaggiatori, sia in linea che in stazione, per cause accidentali la cui durata non è prevedibile nell'arco di due ore o in presenza di condizioni meteorologiche critiche, etc...), deve comunicare all' Operatore di Centrale 118 la tipologia di criticità, la localizzazione degli impianti interessati dalla criticità ed una prima stima delle persone coinvolte, etc...

✓ Per I.F.

- o **CAPOTRENO:** è il responsabile per l'I.F. dell'assistenza alla clientela a bordo treno e il riferimento per RFI in caso di emergenza sanitaria sul convoglio ferroviario.

Tuttavia, al fine di rendere l'intervento sanitario più efficiente ed efficace, è possibile anche il coinvolgimento di altro personale ferroviario presente sul treno.

✓ **Per il Servizio di Emergenza Sanitaria Territoriale 118**

- o **OPERATORE DI CENTRALE 118:** il personale Sanitario (medico, infermiere, etc...) presente H24, che riceve le richieste di soccorso e che effettua l'intervista all'utente con lo scopo:
 - o definire il luogo dell'intervento, utilizzando i supporti informatici messi a disposizione del sistema, con l'ausilio del DCCM;
 - o definire il codice di gravità presunta del/i paziente/i coinvolti/i seguendo le indicazioni dettate dalle procedure in uso nella Centrale;
 - o inviare i mezzi di soccorso più idonei sulla base della gravità presunta e sulla base della vicinanza degli stessi dal luogo dell'intervento (ambulanza, auto medica, elisoccorso, etc...), mantenendo in corso di intervento di emergenza i contatti telefonici con DCCM per eventuali altre informazioni utili al raggiungimento del target;
 - o allertare, quando necessario, le Forze dell'Ordine, i VVF e/o altri Enti competenti, dandone comunicazione al DCCM di RFI;
 - o contattare la CO 118 di altra provincia/regione, competente dal punto di vista territoriale, comunicando alla stessa tutti i dati utili per il raggiungimento del target e il codice colore di gravità, tenendo i contatti con il DCCM competente, qualora il luogo dell'evento abbia la competenza di altra CO 118;
- o **EQUIPE DI SOCCORSO:** Personale Soccorritore, e/o Infermiere e/o Medico che compongono gli equipaggi dei mezzi di soccorso (ambulanza, auto medica, elisoccorso, etc...).

CAPITOLO 4 GESTIONE DELL'EMERGENZA IN CASO DI NECESSITA' DI SOCCORSO

4.1 Premesse

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

- *inconveniente (malore/infortunio) occorso in stazione ai viaggiatori e/o al personale ferroviario in servizio;*
- *inconveniente (malore/infortunio) occorso in linea ai viaggiatori (a bordo treno) e/o al personale ferroviario in servizio;*
- *fermata di treno in linea/località di servizio, anche in assenza di comunicazioni, presumibilmente per guasto all'infrastruttura / al materiale rotabile, nonché per eventi naturali (terremoti, etc...);*
- *urto fra treni, fra carrelli;*
- *urto di treni, carrelli o manovre contro ostacoli imprevisti;*
- *incendi;*
- *sversamento di merci pericolose;*
- *svii di materiale rotabile;*
- *soccorso in galleria;*
- *situazioni emergenziali provenienti da contesti limitrofi all'infrastruttura ferroviaria.*

4.2 Dispositivi di supporto

Per coordinare le situazioni di emergenza, RFI si avvale di molteplici tecnologie di supporto, tra le quali:

- **GSM-R (telefonia mobile - Railway)** - sistema di radiotelefonia mobile utilizzato esclusivamente in ambito ferroviario per le comunicazioni tra tutti gli operatori coinvolti nella circolazione dei treni, predisposti anche per le chiamate a tutti i numeri dell'emergenza, nonché al numero funzionale 1600, previa associazione, per attivazione diretta della Polfer. Per disporre di risorse alternative di comunicazione, la rete GSM -R è interconnessa con altre reti GSM di operatori pubblici, per consentire un servizio di roaming sulle aree non coperte dal sistema.

Il sistema funziona anche in galleria.

Le utenze telefoniche GSM-R in dotazione al personale coinvolto nella

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
17 di 33

circolazione dei treni sono raggiungibili anche da utenze esterne. In ragione di ciò, il DCCM, nel caso venga richiesto l'intervento del 118, dovrà procurarsi l'utenza telefonica dell'Agente del treno/altro Agente delle ferrovie e parteciparla alla CO118 per eventuali contatti diretti con tale agente.

Specificatamente all'Agente del treno l'utenza telefonica può essere desunta anche tramite terminale GSM-R, dal menù interrogazioni, che evidenzia i numeri (313.....), associati al numero funzionale del treno.

Le utenze telefoniche GSM-R sono raggiungibili anche da rete FS, sostituendo il prefisso 313, con 901.

- **PIC (Piattaforma Integrata Circolazione)** - applicativo informatico utilizzato dagli operatori deputati al coordinamento della circolazione, con il quale è possibile conoscere, istante per istante, la dislocazione spazio temporale dei treni circolanti sulle linee controllate dall'applicativo stesso, le anomalie verificatesi, nonché l'eventuale presenza di merci pericolose, in composizione ai treni merci.
- **PIC - GEM** - applicativo informatico utilizzato dagli operatori deputati al coordinamento della circolazione, in ambiente PIC, per il flusso delle informazioni della gestione delle emergenze.
- **InfoMP - Informazioni Merci Pericolose** - Applicativo informatico per la gestione di emergenze, cagionate da incidenti a rotabili trasportanti merci pericolose, che supporta il DCCM nel individuare tempestivamente, conosciuta la tipologia della merce trasportata, quali misure mettere in atto per circoscrivere eventuali eventi negativi, in attesa dell'intervento dei Vigili del Fuoco, e per comunicare a questi ultimi le notizie utili sulla natura della merce trasportata.
- **Banca dati accessi - La Direzione Territoriale Produzione di Bari ha predisposto, per agevolare le attività di soccorso:**
 - Elenco degli accessi all'infrastruttura ferroviaria (Allegato nr.2);

In quest'ultimo allegato contiene l'Elenco dei "punti" di accesso all'infrastruttura ferroviaria, con l'indicazione di numerose informazioni utili per la gestione delle emergenze: linea ferroviaria, comune, progressiva ferroviaria, coordinate geografiche (latitudine e longitudine), etc.....

Questo allegato è stato esportato dalla piattaforma PIC-GEM ad utilizzo della circolazione (DCCM).

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
18 di 33



CAPITOLO 5 PROCEDURA OPERATIVA PER IL FLUSSO E MODALITA' DEGLI AVVISI

La richiesta di attivazione del soccorso sanitario può essere effettuata dal personale ferroviario, da un viaggiatore o da qualsiasi cittadino che ne ravvisi la necessità.

Possono verificarsi due distinte situazioni:

- ✓ **richiesta di soccorso sanitario perviene al DCCM:** in questo caso il DCCM dovrà raccogliere le maggiori notizie possibili relative al fatto, e qualora ne ricorra la necessità, dovrà mettersi subito in contatto con l'Operatore di Centrale 118, indipendentemente da qualsiasi altra chiamata possa essere stata inoltrata allo stesso operatore, da altri soggetti;
- ✓ **richiesta di soccorso sanitario perviene all'Operatore di Centrale 118:** in questo caso l'Operatore dovrà attivare tutte le procedure previste assicurare il soccorso ed informare subito il DCCM, per gli accordi del caso ed il coordinamento delle operazioni di soccorso.

CAPITOLO 6 MODALITA' DI ATTIVAZIONE E GESTIONE DEL SOCCORSO SANITARIO

6.1 Attività generali per il Soccorso Sanitario

In RFI il personale che rilevi un'anormalità che possa interessare la circolazione ferroviaria, costituendo pregiudizio alla sicurezza della circolazione, ha l'obbligo di comunicare prontamente la notizia all'operatore della circolazione (DM/DCO/DU) operante negli impianti limitrofi, fornendogli ogni elemento utile.

Il DM/DCO/DU - a sua volta - ha l'obbligo di avvisare immediatamente il DCCM della Sala CCC (Sala Centro Coordinamento Circolazione) - sita presso il Centro Direzionale RFI di Bari Lamasinata, in Via Scionti Renato, sn - attiva 24 ore su 24 e deputata al coordinamento della circolazione, fornendogli ogni elemento utile per definire i successivi provvedimenti da adottare.

Il DCCM assume, in tutte gli eventi che si verificano, il coordinamento territoriale delle attività, anche con riferimento all'intervento di eventuali soccorsi esterni.

Più esattamente il DCCM disporrà l'adozione dei primi provvedimenti di circolazione finalizzati a circoscrivere e limitare la situazione di criticità ed assicurerà l'informazione a tutti i soggetti interessati, a secondo dell'evento che si è verificato.

In merito si distinguono le seguenti situazioni:

1) eventi che ricadono nel campo di applicazione della procedura DPR P SE 43: in tali casi il DCCM invierà il "Primo avviso di anormalità" secondo i canali previsti dall'Allegato A di tale procedura, in modo da informare i soggetti aventi competenze e responsabilità specifiche. Nell'Allegato nr. 4 al presente documento è riportato il format del "Primo avviso di anormalità".

2) eventi che pur non ricadendo nel campo di applicazione della procedura DPR P SE 43, ma che richiedono anche la necessità di preavviso dell'anormalità per l'eventuale e successivo intervento dei soccorsi esterni, anche mediante l'attivazione della Protezione Civile regionale: in tali casi il DCCM dovrà, subito dopo aver raccolto ogni notizia utile sull'evento rilevante, informare i soggetti interessati, attraverso l'invio dell'Avviso di Anormalità, di cui all'Allegato A della Convenzione tra il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e la Regione Puglia.

3) eventi che richiedono l'intervento del solo soccorso sanitario: in tali casi il DCCM dovrà, subito dopo aver raccolto ogni notizia utile sull'evento, darne informazione dettagliata all'Operatore di Centrale 118, specificando la localizzazione dell'incidente, il numero delle persone coinvolte, etc... Le informazioni da fornire sono quelle riportate nell'Allegato nr. 5 del presente documento --- Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 --- per attivazione emergenza sanitaria, il quale potrà essere trasmesso all'Operatore di Centrale 118, per dare più organicità alla segnalazione.

Il DCCM, qualora le condizioni lo richiedano, dovrà integrare le informazioni contenute nel "Primo avviso di anomalità", con quelle riportate nello "Avviso di Anormalità" e nel "Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione emergenza sanitaria", trasmettendo alle Strutture interessate i suddetti moduli.

Analogamente qualora fosse stato inviato solo lo "Avviso di Anormalità", il DCCM dovrà integrare le informazioni fornite, sempre qualora le condizioni lo richiedano, con quelle presenti nel "Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione emergenza sanitaria", trasmettendo quest'ultimo modulo.

Quanto sopra esposto è riassunto nel successivo prospetto:

Tipologia di evento	Modulistica da trasmettere	Altra Modulistica da trasmettere (se ne ricorrono le condizioni)	Altra Modulistica da trasmettere (se ne ricorrono le condizioni)
Campo applicazione della DPR P SE 43	"Primo avviso di anomalità" Allegato nr. 3	"Avviso di Anormalità" Allegato 4	"Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione emergenza sanitaria" Allegato 5
Eventi che richiedono i soccorsi esterni, ma non ricadenti nel campo di applicazione della DPR P SE 43	"Avviso di Anormalità" Allegato 4	"Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione emergenza sanitaria" Allegato 5	=====
Solo soccorso sanitario	"Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione	=====	=====

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
22 di 33

	emergenza sanitaria” Allegato 5		
--	------------------------------------	--	--

Dovrà essere posta particolare attenzione anche a quelle anomalie che in particolari situazioni ambientali (treni fermi in linea durante il periodo estivo o treni fermi in galleria senza l'impianto di condizionamento funzionante, etc...) possono avere riflessi sulla condizione psico-fisica degli individui, tali da richiedere l'intervento di mezzi sanitari di emergenza.

In circostanze che lo richiedono (impossibilità ad accedere alla sede ferroviaria, necessità di ridurre i tempi di intervento, etc...) il DCCM, sentite le Strutture ferroviarie interessate e d'intesa con il l'Operatore di Centrale 118, potrà attivare le procedure interne per mettere a disposizione del personale sanitario (Equipe di soccorso) i mezzi ferroviari (treno sul binario attiguo, locomotiva di soccorso, carrello della manutenzione, etc...).

Qualora l'evento si verifichi su tratte di linea poste al confine tra due DTP limitrofe, sarà cura del DCCM avvisare la Centrale Operativa di riferimento Regionale 118 e contestualmente si interfacerà con i DCCM limitrofi.

Il DCCM comunicherà informazioni più dettagliate, nel caso di richieste di soccorso per eventi maggiori specialmente in ambito NBCR (Nucleare, Batteriologico, Chimico e Radiologico) al fine di assicurare la predisposizione di quanto necessario a garantire la sicurezza degli operatori e l'efficace intervento sulle vittime.

6.2 Attività specifiche per il Soccorso Sanitario a bordo treno

Le "Linee Guida in materia di gestione degli interventi di emergenza sanitaria e sulle linee ferroviarie" del 5 agosto 2014, che in prima attuazione si limitano alle sole richieste di soccorso sanitario provenienti da bordo treno, stabiliscono specifiche norme per tale contesto, al fine di rendere il soccorso più efficace, efficiente e sicuro.

Atteso che nella giurisdizione della DTP di Bari non sono presenti tratti di linea ad "Alta Velocità", la necessità di adottare specifici accorgimenti per tale tipologia di eventi deriva dalla probabilità che, a causa della velocità del treno, dopo la prima chiamata di soccorso instradata verso una Centrale 118, una eventuale seconda chiamata, anche per caduta del collegamento della

linea telefonica, possa essere indirizzata verso una centrale diversa dalla precedente, eventualmente anche di altra regione.

Onde facilitare la richiesta di soccorso, tenuto conto anche della velocità dei convogli in pochi minuti possono determinate lo spostamento di competenza tra vari 118 Provinciali, il servizio Emergenza Territoriale 118 ha individuato una unica “Centrale di Riferimento Regionale 118” dedicata al Gruppo FS, con numero di rete fissa, che sarà attivata dal DCCM in base alla posizione del treno.

Nel caso in cui il treno cambi di territorio di competenza, passando in un’altra Regione/altra DTP, constatazione da farsi in condivisione tra la Centrale di Riferimento Regionale 118 inizialmente coinvolta/DCCM di giurisdizione della DTP di Bari, è necessario che:

- la Centrale di Riferimento Regionale 118 inizialmente coinvolta trasferisca la comunicazione alla Centrale di nuova competenza per l’organizzazione del soccorso;
- il DCCM di Bari informi l’altro DCCM (DTP Ancona, DTP Napoli e DTP Reggio Calabria), al quale trasmetterà tutta la documentazione prodotta fino a quel momento: “Primo avviso anomalia” ed eventualmente il “Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione emergenza sanitaria”.

In linea generale il DCCM deve disporre l’arresto del treno nella prima stazione possibile, ovvero, nel caso in cui si ipotizza la presenza di pazienti con gravi patologie, rispetto alle quali la buona riuscita della prestazione di soccorso risulta essere tempo dipendente, nel primo punto utile accessibile dal mezzo di soccorso del 118.

Per facilitare la gestione delle richieste di soccorso provenienti da treni che si dovrà procedere come segue:

Il Capotreno, non appena a conoscenza della richiesta, si deve recare nel più breve tempo possibile dal viaggiatore che manifesta la necessità e contattare, su linea GSM-R, secondo la procedura in essere, l’Operatore della Circolazione competente (DCO) di RFI, che dipende dal DCCM di giurisdizione della tratta;

l’Operatore della Circolazione di RFI (DCO), non appena ricevuta la richiesta d’intervento da parte del Capotreno,

informa il DCCM di giurisdizione;

il DCCM, dopo avere raccolto ogni informazione utile sull'evento da parte dell'Operatore della Circolazione competente (DCO), contatta immediatamente l'Operatore di Centrale 118 e fornisce allo stesso ogni informazione utile, attraverso la trasmissione del "Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione emergenza sanitaria", di cui all'Allegato nr. 5 del presente documento, avendo cura di precisare il "Tempo stimato di percorrenza fino al punto definito per il soccorso".

La Centrale Operativa di riferimento regionale 118, sulla base delle varie informazioni ricevute:

- codifica, come da procedure in uso, il codice di gravità dell'evento;
- istruisce i presenti riguardo ad eventuali comportamenti da adottare in attesa dell'arrivo dell'equipe di soccorso;
- individua (eventualmente d'intesa con la Centrale Operativa 118 competente per territorio), il mezzo di soccorso più idoneo per quella specifica situazione;
- tenuto conto della disponibilità dei propri mezzi di soccorso, dell'ubicazione del treno e delle eventuali restrizioni dell'infrastruttura ferroviaria comunicate dal DCCM, richiede dove far arrestare il treno per l'effettuazione del soccorso.

Il DCCM, sulla base della richiesta ricevuta dalla Centrale Operativa di riferimento regionale 118 in ordine alla gravità dell'evento e all'urgenza in atto, adotta le disposizioni operative conseguenti, dandone conferma alla Centrale 118 ed al Capotreno.

Individuato il luogo in cui far convergere il mezzo di soccorso, la Centrale Operativa 118 competente per territorio, avvalendosi delle schede informative della banca dati degli accessi alle linee ferroviarie, ed eventualmente della collaborazione del DCCM, effettuerà l'intervento di competenza.

Nel caso in cui una Centrale Operativa 118 dovesse ricevere una chiamata da bordo treno da un viaggiatore, lo stesso dovrà essere invitato a mettersi in contatto nel più breve tempo possibile con gli operatori ferroviari di bordo treno, spiegandogliene le ragioni. Nei limiti del possibile, fino a che il

chiamante non sarà riuscito a rintracciare un operatore ferroviario di bordo treno, è opportuno mantenere il contatto telefonico con il chiamante stesso per acquisire informazioni riguardo alla motivazione della chiamata.

Qualora la comunicazione con il treno risulti imperfetta, o incompleta, o interrotta e la Centrale Operativa 118 non abbia elementi sufficienti per escludere un evento grave a bordo, la situazione sarà convenzionalmente considerata in codice di massima gravità e la stessa Centrale Operativa 118, tenuto conto della disponibilità dei propri mezzi di soccorso, dell'ubicazione del treno e delle eventuali restrizioni dell'infrastruttura ferroviaria comunicate dal DCCM, richiederà dove far arrestare il treno per ivi convogliare l'equipaggio per l'effettuazione del soccorso.

Nei casi più gravi in cui, rispetto ai tempi e alle modalità di intervento con i mezzi su gomma, si dovesse prevedere una significativa migliore performance a seguito di intervento in linea con elisoccorso, tale tipologia d'intervento sarà valutata dalla Centrale Operativa 118, d'intesa con il DCCM, tenendo conto della necessità di disalimentazione della linea di contatto.

6.3 Gestione emergenze ambito RFI

Per la gestione delle emergenze le norme aziendali di RFI prevedono, a seconda dell'entità del fenomeno da fronteggiare, l'attivazione di diversi livelli di Centri Operativi, composti da responsabili della società con poteri decisionali o da loro sostituti reperibili, che hanno la funzione di coordinare l'adozione dei provvedimenti idonei al più sollecito ripristino della normalità:

- *in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio viene istituito il **Centro Operativo Territoriale** presso il Centro Direzionale RFI di Bari Lamasinata (**COT di Bari**);*
- *qualora tali anormalità e/o incidenti di esercizio abbiano effetti a livello di rete viene istituito il **Centro Operativo** presso la **Direzione Generale di Roma (CODG)**;*
- *nei casi di anormalità o incidenti di esercizio che richiedono un particolare approccio strategico viene convocata **l'Unità di Crisi** presso la **Direzione Generale di Roma**.*

Inoltre durante la gestione delle crisi e delle emergenze i rapporti con i seguenti Enti esterni, tutti attivati e informati secondo procedura aziendale dal DCCM, sono mantenuti successivamente dalla Struttura Organizzativa

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
26 di 33

Direzione Protezione Aziendale di RFI (previo avviso a cura del DCCM e/o dei Centri Operativi Centrali o Territoriali eventualmente attivati) che assicura un supporto operativo sia a livello centrale che territoriale a:

- *Autorità Giudiziaria;*
- *Polizia Ferroviaria;*
- *Autorità di Pubblica Sicurezza in genere;*
- *Vigili del Fuoco-115;*
- *Sistema Emergenza Urgenza Sanitaria- 118*
- *Protezione Civile;*
- *Enti Militari.*

Nell'Allegato nr. 7 è riportato l'Elenco dei recapiti telefonici utili per la gestione del soccorso sanitario.

CAPITOLO 7 INTERVENTO SUL LUOGO DELL'EVENTO

Gli Operatori del 118, una volta giunti al punto di accesso alla linea ferroviaria secondo le indicazioni fornite dal DCCM, potranno raggiungere il luogo dell'evento ed intervenire.

Qualora fosse ritenuto necessario, gli Operatori del 118 potranno essere coadiuvati sul posto dal personale ferroviario, che sarà fatto immediatamente confluire sul posto dal DCCM (tramite CEI o DCO).

L'accesso a tutte le aree ferroviarie da parte dei soccorritori e dei relativi mezzi di supporto deve avvenire solo in presenza di personale ferroviario a ciò preposto, affinché ogni attività di soccorso possa essere svolta con la necessaria efficacia e in completa sicurezza, sia per quanto riguarda l'incolumità di ogni persona presente, che per quanto attiene la circolazione dei treni.

Nelle stazioni è possibile attuare interventi di soccorso sanitario anche senza la presenza di personale ferroviario, solo e soltanto se tutte l'attività di soccorso si svolgono con la massima attenzione negli spazi normalmente aperti al pubblico ed il personale intervenuto sia stato informato/formato sui rischi ferroviari (Cap. 8). In tali casi è assolutamente necessario rispettare tutte le disposizioni che regolano l'accesso in stazione, considerando, come misure generali di sicurezza, che qualsiasi binario di stazione deve considerarsi sempre in esercizio e quindi che può essere percorso da materiale rotabile e che la linea di trazione elettrica, se presente, deve ritenersi sempre "in tensione".

In determinate particolari situazioni (mancanza di accesso stradale, impossibilità di effettuare l'intervento attraverso l'elisoccorso, etc...), si potrebbe manifestare la possibilità di raggiungere il luogo dell'evento con mezzi ferroviari (treno sul binario attiguo, locomotiva di soccorso, carrello della manutenzione, etc...). In tali evenienze il DCCM dovrà concordare con l'Operatore della Centrale Operativa 118 le precise modalità da seguire (luogo dell'appuntamento tra personale FS e personale 118, numero delle persone ed attrezzature da trasportare, etc...), anche per verificare la

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
28 di 33

fattibilità e richiedere le eventuali preventive autorizzazioni, il tutto con ausilio sul posto da personale ferroviario.

Nei casi più gravi in cui si dovesse prevedere l'intervento in linea con elisoccorso, tale tipologia di intervento sarà valutata congiuntamente dalla CO 118, congiuntamente al DCCM, tenendo conto della necessità di disalimentare la linea di contatto di trazione elettrica.

CAPITOLO 8 FORMAZIONE OPERATORI DI CENTRALE

Al fine di ottimizzare la funzionalità delle procedure indicate in questo Protocollo e conoscere adeguatamente le funzioni di tutti gli operatori coinvolti, si rende necessario effettuare un percorso formativo che prevede:

- visite documentative “incrociate” degli operatori della CO 118 e del personale della Sala CCC (DCCM/DCO/CEI) della Circolazione Area Bari - Ancona e della DTP di Bari, per illustrare il funzionamento delle rispettive Centrali;
- formazione/informazione con nozioni sui rischi specifici in ambito ferroviario;
- esercitazioni congiunte per testare la conoscenza ed il corretto funzionamento delle procedure e dei flussi comunicativi per l’attivazione del soccorso.

La programmazione degli interventi formativi e delle esercitazioni di cui sopra, saranno oggetto di specifici accordi.

CAPITOLO 9 CONTROLLI E VERIFICHE

Nel corso dell'applicazione del presente Protocollo, i firmatari si impegnano a segnalare tempestivamente i problemi che dovessero verificarsi in corso di intervento.

In particolare, dovranno essere immediatamente segnalati errori di localizzazione del target o errori che riguardano la tempestività e l'adeguatezza del soccorso.

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
31 di 33

CAPITOLO 10 NORME FINALI

Le parti firmatarie di questo Protocollo si impegnano a diffonderlo nell'ambito delle dipendenti articolazioni organizzative ed a fare recepire il suo contenuto al personale coinvolto.

PROTOCOLLO PER LA
GESTIONE
DEGLI INTERVENTI DI
EMERGENZA SANITARIA
NELLE AREE E SULLE LINEE
FERROVIARIE



Versione 2.0 - Anno 2019

Pagina
32 di 33

Bari, lì _____

Letto e sottoscritto

Per RFI - DTP Bari Giuseppe Marta
Per RFI - DCI Bari-Ancona Domenico Marino
Per Regione Puglia

CAPITOLO 11 ALLEGATI

Allegato nr. 1 - Rappresentazione cartografica delle linee e degli impianti fissi della Regione

Puglia

Allegato nr. 2 - Elenco degli accessi all'infrastruttura ferroviaria

Allegato nr. 3 - Format "Primo avviso di anormalità"

Allegato nr. 4 - Format "Avviso di anormalità"

Allegato nr. 5 - Modulo di richiesta di soccorso (ad opera RFI) alla Centrale Operativa 118 per attivazione emergenza sanitaria

Allegato nr. 6 - Elenco dei recapiti telefonici utili per la gestione del soccorso sanitario