



Prefettura di Roma

**AREA V – PROTEZIONE CIVILE, DIFESA CIVILE E COORDINAMENTO DEL
SOCCORSO PUBBLICO**

PIANO DI EMERGENZA ESTERNO (PEE) PER LE GALLERIE FERROVIARIE

MONTE CELLARINO

(da Km 32+555 a Km 35+731)

S. MARTINO

(da Km 36+031 a Km 37+335)

S. ORESTE

(da Km 37+657 a Km 43+367)

LINEA DD ROMA-FIRENZE

IL PRESENTE DOCUMENTO È COMPOSTO DA N. 37 PAGINE NUMERATE



Sommario

PREMESSA: La normativa antincendi sulle gallerie ferroviarie e le pianificazioni di emergenza.....	4
PARTE I PARTE GENERALE	7
I.1 Termini, definizioni e acronimi.....	7
I.2 Dati sull'azienda R.F.I.	12
I.3 Descrizione della galleria.....	13
I.3.1 Caratteristiche del tratto di linea.....	13
I.3.2 Caratteristiche plano-altimetriche.....	13
I.3.3 Tabella delle caratteristiche di esercizio.....	14
I.3.4 Tabella dei ponti e viadotti contigui alla galleria	14
I.3.5 Caratteristiche della galleria	15
I.4 Localizzazione degli accessi.....	17
I.4.1 Accesso dal Posto Centrale Capena.....	17
I.4.2 Accesso dall'ex Posto di Movimento S. Oreste.....	19
I.5 Infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroporti e reti dei servizi essenziali	21
I.6 Centri di soccorso	21
I.7 Sostanze pericolose in transito all'interno della galleria	21
I.8 Aggiornamento, esercitazioni e formazione.....	21
I.9 Scenari incidentali.....	22
I.9.1 Tipologia degli eventi incidentali.....	22
I.9.2 Arresto per emergenza	22
I.9.3 Disalimentazione e messa a terra della linea di contatto.....	23
I.9.4 Comunicazione con gli enti del soccorso.....	23
I.9.5 Attivazione del soccorso tecnico urgente.....	23
I.9.6 Comunicazione del Direttore di movimento/Direttore centrale operativo al Direttore centrale coordinatore movimento	24
PARTE II MODELLO ORGANIZZATIVO di INTERVENTO.....	25
II.1 Modalità operative in caso di incidente.....	25
II.1.1 Segnalazione di incidente, attivazione dei livelli di allerta, del PEE e degli assetti operativi d'intervento.....	25
II.1.2 DEFINIZIONE DEI LIVELLI DI ALLERTA.....	25
II.2 Il soccorso pubblico	26
II.2.1 Aree ammassamento mezzi di soccorso.....	26



II.2.2	Accessi alla zona di intervento per l'emergenza.....	26
II.2.3	Apposizione di posti di blocco e cancelli e loro presidio	27
II.2.4	Esodo dei viaggiatori dalla galleria	27
II.2.5	Soccorso ai viaggiatori diversamente abili.....	28
II.3	Attività di competenza degli enti da coinvolgere in caso di evento incidentale.....	29
II.3.1	Comunicazioni di soccorso e con la sala operativa Vigili del Fuoco	29
II.3.2	RFI: il responsabile operativo per l'emergenza (ROE).....	29
II.3.3	RFI: il responsabile per gli interventi in caso di incidente in galleria	29
II.3.4	Prefetto di Roma (Autorità Preposta).....	29
II.3.5	Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma	30
II.3.6	Questore di Roma.....	30
II.3.7	Servizio emergenza sanitaria 118 (Ares 118)	30
II.3.8	Regione Lazio - Protezione Civile.....	30
II.3.9	Sindaci di Capena e di Sant'Oreste - Corpi di Polizia Locale.....	31
II.3.10	Amministrazione provinciale di Roma	31
II.3.11	Azienda Sanitaria Locale ASL RM/F	31
II.3.12	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA Lazio)	31
PARTE III	INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE	32
III.1	Informazione preventiva.....	32
III.1.1	Informazioni ed istruzioni ai passeggeri.....	32
III.2	Informazione successiva all'evento	32
III.2.1	Informazioni ed istruzioni ai passeggeri.....	32
III.2.2	Informazione alla popolazione	32

PREMESSA: La normativa antincendi sulle gallerie ferroviarie e le pianificazioni di emergenza

1.

La sicurezza delle gallerie ferroviarie forma una materia di notevole complessità, non tanto per l'esame tecnico delle misure prescritte, quanto per la ricognizione e l'interpretazione delle disposizioni normative, che derivano dalle fonti più disparate, anche comunitarie; difficoltà acuite pure dal loro intrecciarsi con le norme sulla prevenzione degli incendi, le cui più recenti regole coinvolgono direttamente le infrastrutture ferroviarie di maggior rilevanza.

A livello nazionale, la principale normativa di riferimento si individua in una fonte regolamentare di livello secondario: il decreto interministeriale "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie", emesso il 28 ottobre 2005 dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dell'interno.

Oltre a un minuzioso contenuto prescrittivo, l'atto normativo comprende una esauriente metodologia di analisi dei rischi e dei connessi criteri di accettazione del rischio: esso può senz'altro ritenersi all'avanguardia nel contesto europeo, complementare alla Specifica tecnica d'interoperabilità (STI) "Safety in railway tunnel", adottata con decisione della commissione n. 2008/163/CE del 20 dicembre 2007, pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 7 marzo 2008 ed entrata in vigore il successivo 1° luglio¹.

2.

Il decreto interministeriale detta disposizioni comuni per «tutte le gallerie ferroviarie di lunghezza superiore a 1.000 m., siano esse già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progettazione, ubicate sull'infrastruttura ferroviaria e sulle reti regionali non isolate».

L'art. 11 del DM prescrive, in particolare, che le gallerie in esercizio devono rispondere, entro un periodo di tempo a lunga scadenza (8 aprile 2021), ai requisiti minimi di sicurezza ivi indicati².

Lo stesso DM si occupa, inoltre, delle modalità di predisposizione delle pianificazioni di emergenza:

«Piani di emergenza e soccorso.

Le autorità locali competenti devono approntare congiuntamente un piano di emergenza sulla scorta degli scenari di incidente ipotizzati che tenga conto delle indicazioni generali e specifiche al fine di definire, per i vari scenari, compiti e responsabilità dei vari enti coinvolti nelle operazioni di soccorso».

¹ La normativa comunitaria sarà a breve integrata da un testo aggiornato con le innovazioni tecniche e operative sopravvenute.

² Art. 11 - Gallerie in esercizio.

1. Il Gestore dell'infrastruttura deve verificare la rispondenza ai requisiti minimi previsti dall'Allegato II delle gallerie già in esercizio (...)
2. Sulla base delle risultanze delle valutazioni di cui al comma 1 il Gestore dell'infrastruttura elabora, entro sette anni dall'entrata in vigore del presente decreto, un piano di interventi correttivi di natura infrastrutturale, tecnologica e organizzativa (...), secondo una scala di priorità. Il piano privilegia l'adeguamento delle gallerie ai requisiti minimi di cui all'Allegato II (...)
4. I lavori di adeguamento delle gallerie, in base agli interventi approvati di cui ai commi precedenti, devono essere realizzati entro quindici anni dall'entrata in vigore del presente decreto».



La più volte esplicitata affermazione che le pianificazioni *de quo* rientrano nella più vasta materia del soccorso pubblico ne ribadisce la loro inclusione nel sistema generale della protezione civile: *in primis* la legge 24 febbraio 1992, n. 225 - Istituzione del Servizio nazionale della protezione civile.

3.

Più di recente, il Ministero dell'interno ha reso note le proprie valutazioni (circolare 27 aprile 2011 fasc. 7004/M/Gab inviata ai prefetti della Repubblica) sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie, rammentando che «l'esigenza di garantire adeguate strategie organizzative nella materia del soccorso pubblico costituisce specifica missione di questo Dicastero che la esercita, in base al decreto legislativo n. 300 del 1999, attraverso le proprie articolazioni centrali e territoriali, in una più ampia finalità di sicurezza della collettività e, di conseguenza, che è compito dei prefetti della Repubblica «assicurare il necessario raccordo funzionale tra i vari livelli istituzionali, al fine di realizzare la massima sinergia ed integrazione in caso di evento incidentale».

Vengono quindi esplicitate le seguenti potestà prefettizie:

- verifica di una puntuale previsione delle «misure occorrenti per la messa in sicurezza delle gallerie ferroviarie»;
- integrazione delle predette misure «con i piani, di diretta pertinenza, volti ad assicurare l'impiego delle forze statuali nelle attività più strettamente riconducibili alla materia del soccorso pubblico, anche per i profili connessi alle esigenze di ordine e sicurezza pubblica e di difesa civile».

Al momento in cui si scrive, i prefetti hanno adottato, in qualità di autorità provinciale di protezione civile, 45 piani di emergenza³.

4.

Quasi contestualmente alla diffusione della circolare ministeriale, e pertanto in prossimità della scadenza del termine prescritto per la formazione dei piani di intervento correttivi per l'adeguamento delle gallerie ferroviarie, è intervenuto il DPR 1° agosto 2011, n.151, concernente "Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi", che ha imposto una completa rivisitazione della materia.

Mentre prima dell'entrata in vigore del DPR 151 le gallerie ferroviarie non erano oggetto di certificato prevenzione incendi, ora la nuova normativa – che introduce un rinnovato e più complesso sistema di autorizzazione e di monitoraggio della sicurezza antincendio - estende alle gallerie ferroviarie di particolare rilevanza i controlli di prevenzione incendi.

Si dà quindi luogo ad una nuova categoria di gallerie ferroviarie: quelle di lunghezza superiore a 2.000 metri, per le quali è previsto l'obbligo del CPI, il cui rilascio, da parte dei Vigili del Fuoco è dovuto solo con la realizzazione di adempimenti da compiersi entro un termine di scadenza piuttosto vicino: un anno dalla sua entrata in vigore (7 ottobre 2011: vedi, per una interpretazione deduttiva, l'art. 11, comma 4, del DPR 151, nonché la circolare del Ministero dell'Interno DCPREV n. 4999 del 4 aprile 2012: secondo quest'ultima, il termine «è da intendersi riferito alla presentazione dell'istanza»: si tratta della SCIA - segnalazione certificata di inizio attività).

Riepilogando, a seguito dell'entrata in vigore del DPR 151, emergono ben tre categorie di gallerie ferroviarie:

- fino a 999 metri: nessuna prescrizione ai fini della sicurezza;
- da m. 1.000 a m. 1.999: rilevano le misure di sicurezza di tipo strutturale prescritte dal DM del 2005;
- da m. 2.000: rilevano le misure di sicurezza prescritte dal DM del 2005 nonché il procedimento

³ Statistica aggiornata al momento in cui si scrive - fonte: RFI.



autorizzativo prescritto dal DPR 151.

Di qui il difficile coordinamento tra le diverse prescrizioni dei principali atti normativi, non tanto per la necessità di riformulare i piani di interventi correttivi quanto per l'imposizione, per l'ultima categoria di gallerie, di termini immanenti rispetto alla esecuzione delle opere progettate.

Così, dopo soli cinque mesi, il legislatore interviene nuovamente, prevedendo, nel D.L. 24 gennaio 2012 n. 1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", la tacita abrogazione dei processi autorizzativi sulle gallerie ferroviarie contemplati dal DPR 151.

L'art. 53, comma 2, del decreto-legge⁴, dispone, infatti, che «Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e frazionali più stringenti rispetto a quelli degli accordi e delle norme dell'Unione Europea».

Con ciò si fa specifico rinvio alla già citata Specifica tecnica d'interoperabilità sulla sicurezza, di cui alla decisione 2008/163/CE, che prevede, per le gallerie ferroviarie in esercizio, l'attuazione immediata delle sole misure di sicurezza di tipo procedurale (piano di emergenza, procedure per la messa a terra, formazione del personale in materia di sicurezza in galleria); mentre le nuove misure di sicurezza di tipo strutturale (dispositivi per impedire l'accesso non autorizzato alle uscite di emergenza e ai locali tecnici, segnaletica e sistema di radiocomunicazione di emergenza) sono prescritte solo in caso di rinnovo o ristrutturazione della galleria e limitatamente ad alcuni requisiti tassativi.

In seguito, la legge 24 marzo 2012, n. 27, che converte il d.l. 1/2012, introduce al successivo art. 55, il comma 1-bis, che conferma il termine finale degli adempimenti previsti dal d.m. 28 ottobre 2005 (8 aprile 2021) e quindi rinvia a tale data la definizione di tutte le problematiche sulla materia.

L'interpretazione autentica, peraltro, non occupandosi delle scadenze previste dal DPR n. 151, sembrerebbe implicitamente ribadire l'imminente termine del 7 ottobre 2011 anche per le gallerie ferroviarie di lunghezza superiore a 2.000 metri.

Due mesi dopo interviene l'art. 7, comma 1, del decreto legge 22 giugno 2012 n. 83 "Misure urgenti per la crescita del Paese", che dispone una deroga espressa alla cogenza delle prescrizioni di cui al DPR 151/2011, spostandola ai «sei mesi successivi al completamento degli adeguamenti previsti nei termini disciplinati dall'articolo 55» (quindi al 7 ottobre 2021). Il D.L. è poi convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

Il disposto di cui all'art. 53 del DL 1/2012 – relativo ai parametri previsti dalle norme dell'Unione Europea - non perde efficacia nell'ordinamento giuridico, ma anzi viene confermato con una ulteriore norma di interpretazione autentica, aggiunta in coda al comma 1 dell'art. 7 e che sembra avere natura di indirizzo per le eventuali, future prescrizioni tecniche⁵.

⁴ Si noti il progressivo elevarsi del valore delle fonti normative (da DM ad atto del Parlamento), evidentemente dovuto alla crescente sensibilità della materia.

⁵ I termini prescritti dal DPR n. 151 vengono rivisti dal medesimo D.L. 83/2012 e, successivamente, dall'art. 38 del D.L. 21 giugno 2013 n. 69 (convertito con legge 9 agosto 2013, n. 98). Secondo quest'ultima disposizione, la presentazione della SCIA, in tutti i casi in cui è prescritta, deve essere effettuata entro il 7 ottobre 2014. Le due norme «si pongono, sul piano contenutistico, quali modificazioni o integrazioni (dettate con legge) rispetto al d.P.R. n. 151 del 2011 (che è un regolamento), senza tuttavia assumere la forma di novelle a quell'atto normativo» (vd. scheda di lettura del Senato – Ed. provvisoria – vol. II, in www.senato.it/leg/17/BGT/Schede_v3/Ddliter/dossier/41693_dossier.htm).

PARTE I PARTE GENERALE

I.1 TERMINI, DEFINIZIONI E ACRONIMI

ACCESSO PRIMARIO

In generale, in numero di due per ogni galleria, di norma coincidenti con gli imbocchi. Tali accessi tuttavia potrebbero corrispondere anche alle finestre (se esistenti) nel caso in cui l'orografia del territorio o considerazioni di carattere strategico, ai fini di un intervento di soccorso, consiglino, all'atto della definizione del Piano di Emergenza, soluzioni alternative.

ACCESSI INTERMEDI / SECONDARI

Gli accessi ad una galleria, come ad esempio pozzi, finestre, ecc., che nel Piano di Emergenza non siano stati classificati quali accessi primari.

ALLARME: Richiesta di intervento agli Enti interessati per un evento incidentale.

AREA DI TRIAGE

Area in prossimità della galleria destinata al primo soccorso e allo smistamento delle persone coinvolte in un evento incidentale.

BITUBO: Tipologia di galleria, per linea a doppio binario, che prevede un tunnel per ogni binario.

CAMERA DI MANOVRA

Area, posta all'interno della finestra, in adiacenza all'innesto alla galleria, che rende possibile l'impiego e la manovra dei mezzi di soccorso.

CAMERONE

Spazio, all'interno della galleria, adibito al ricovero del personale della manutenzione e delle relative attrezzature.

CANCELLO D'ACCESSO

Apertura in corrispondenza della recinzione ferroviaria che consente l'ingresso delle squadre di soccorso.

CARRO SOCCORSO: Mezzo di soccorso attrezzato per gli interventi di recupero dei rotabili e lo sgombero dell'infrastruttura ferroviaria.

CENTRO COORDINAMENTO SOCCORSI (CCS)

Organismo attivato dal Prefetto e composto dai rappresentanti delle strutture operative che partecipano alla gestione dell'emergenza, che riceve le informazioni relative all'evento e assume le determinazioni del caso coordinando le attività delle Direzioni Tecniche di Intervento (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*).

CENTRO OPERATIVO TERRITORIALE (COT)

Organismo composto dai responsabili territoriali o loro sostituti reperibili di RFI e dai rappresentanti territoriali reperibili delle Imprese Ferroviarie coinvolte, ai fini delle comunicazioni dei provvedimenti da attuare (riferimento: Comunicazione Operativa n.64 del 26/07/2001 "*Gestione delle anomalie rilevanti od incidenti di esercizio*").

DIREZIONI TECNICHE DI INTERVENTO (DTI)

Strutture costituite nella zona delle operazioni dagli Enti interessati agli interventi di soccorso in diretto contatto con il rappresentante presso il CCS.

ESERCIZIO FERROVIARIO

Insieme delle regole che disciplinano il trasporto ferroviario atte a soddisfare le esigenze della domanda del traffico, della sicurezza del trasporto e della regolarità del servizio.

FERMATA

Località di servizio, normalmente impresenziata, adibita al solo servizio viaggiatori; non è munita di dispositivi che consentono il passaggio del treno da un binario all'altro.

FINESTRE

Gallerie laterali che mettono in comunicazione un punto intermedio della galleria ferroviaria con l'esterno, attrezzate in modo tale da essere utilizzate sia per il soccorso in caso di incidente (accesso) in galleria sia come via di esodo (uscita).

ILLUMINAZIONE DI EMERGENZA

Impianto di illuminazione in galleria lungo i percorsi di esodo.

IMBOCCO

Ingresso alla galleria dalla infrastruttura ferroviaria.

INCIDENTE (Dir. 2004/49/CE)

Un evento improvviso indesiderato e non intenzionale 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.

INCONVENIENTE (Dir. 2004/49/CE)

Qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio.

LINEA FERROVIARIA

Infrastruttura ove si svolge l'esercizio ferroviario.

LINEA DI CONTATTO

Linea elettrica destinata a fornire energia elettrica per l'alimentazione dei mezzi di trazione dei convogli ferroviari mediante organi di captazione a contatti striscianti.

LOCALITÀ DI SERVIZIO

Località lungo le linee, aventi varie caratteristiche e funzioni, necessarie per l'espletamento dell'esercizio ferroviario.

LOCOMOTIVA DI SOCCORSO

Locomotiva di riserva tenuta a disposizione in determinati impianti o locomotiva già prevista per altro servizio, che può essere utilizzata per prestare soccorso ad un treno che ne faccia richiesta.

MESSA A TERRA DI SICUREZZA (MATS)

Insieme delle architetture e delle apparecchiature atte alla realizzazione del sezionamento elettrico e della messa a terra di sicurezza per la linea di contatto.

MEZZO BIMODALE VV.F.

Automezzo di pronto intervento intermodale strada-ferrovia in dotazione ai Vigili del Fuoco.

MEZZO RFI

Mezzo ferroviario per il trasporto del personale RFI di primo intervento e delle relative dotazioni.

MONOTUBO

Tipologia di galleria a unico fornice per uno o più binari affiancati.

NICCHIE

Spazi all'interno della galleria adibiti al ricovero del personale della manutenzione.

NICCHIONI

Spazi all'interno della galleria adibiti al ricovero del personale della manutenzione e relative attrezzature o al contenimento di impianti necessari all'espletamento dell'esercizio ferroviario.

PIANO A RASO

Tratto di sede ferroviaria resa carrabile per il posizionamento del mezzo bimodale sui binari.

PIANO GENERALE DI EMERGENZA (PGE) o PIANO DI EMERGENZA E SOCCORSO

Predisposizione di procedure operative da attuare, ai sensi del DM 28/10/2005, in caso di emergenza in galleria che, in relazione agli scenari incidentali previsti, disciplinano l'intervento di tutti gli Enti coinvolti.

PIANO DI EMERGENZA INTERNO (PEI)

Predisposizione di procedure operative da attuare in caso di emergenza in galleria che, in relazione agli scenari incidentali previsti, disciplinano l'intervento da parte del personale di RFI.

PIAZZALE DI EMERGENZA

Zona in prossimità degli imbocchi attrezzata per il posizionamento dei mezzi di soccorso, collegata alla viabilità ordinaria tramite strade di accesso.

PIAZZOLA PER ELISOCCORSO

Area predisposta per l'atterraggio degli elicotteri di soccorso.

POSTO CENTRALE

Postazione dalla quale si gestisce la circolazione dei treni nell'ambito di una zona (linee o nodi) di giurisdizione.

POSTO DI COMUNICAZIONE

Località di servizio, normalmente impresenziata, munita di dispositivi che consentono il passaggio del treno da un binario all'altro.

POSTO DI ESODO

Punto singolare di linea individuato su determinati tratti di linea in galleria per l'allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza.

POSTO DI MOVIMENTO

Località di servizio abilitata ad attività di circolazione (incroci, precedenza, ecc.), ovvero stazione non adibita al servizio pubblico.

PREALLARME



Allertamento degli Enti interessati per un presunto evento incidentale.

SAGOMA (O GABARIT)

Profilo convenzionale della sezione trasversale di un rotabile.

SEGNALETICA DI EMERGENZA

Segnalazione permanente o meno che fornisce un'indicazione, una prescrizione, o un divieto concernente la sicurezza o la salute delle persone (ad esempio cartelli di salvataggio e delle attrezzature antincendio).

SISTEMA DI RADIOCOMUNICAZIONE

Sistema che consente la comunicazione radio tra il personale a bordo dei treni e tra questo e il posto centrale. Con la stessa denominazione si indica inoltre un sistema che assicuri le comunicazioni radio fra le squadre di soccorso (Vigili del Fuoco) e le squadre di intervento RFI.

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI EMERGENZA

Sistema di telefonia e diffusione sonora all'interno della galleria che consente, in caso di emergenza, le comunicazioni tra il personale ferroviario, i viaggiatori ed il posto centrale.

SISTEMA DI COMUNICAZIONE DI SERVIZIO

Postazioni telefoniche all'interno e all'esterno della galleria (nei piazzali di emergenza) che consentono il collegamento telefonico con la stazione più vicina (o il posto centrale di controllo).

SOCCORSO SANITARIO

Costituisce un aspetto del Soccorso Urgente ed è teso ad assicurare alle persone coinvolte un trattamento di primo soccorso (riferimento: *Linee Guida per la redazione del Piano Generale di Emergenza di una lunga galleria ferroviaria*).

SOCCORSO TECNICO

Fase tesa al ripristino della normalità dell'esercizio ferroviario. Può essere preceduta dal Soccorso tecnico urgente.

SOCCORSO TECNICO URGENTE

Fase tesa a porre in salvo le persone e ad eliminare le situazioni di pericolo.

STRADA DI ACCESSO

Collegamento viario degli imbocchi e degli accessi intermedi con la viabilità ordinaria.

TUNNEL DI SERVIZIO

galleria parallela alla galleria ferroviaria e comunicante con la stessa, attrezzata per il soccorso in caso di un inconveniente in galleria.

VIE DI ESODO

Percorsi per l'evacuazione delle persone dalla galleria.

ACRONIMI

AP	Autorità preposta (prefetto)
CCS	Centro coordinamento soccorsi
CEI	Coordinatore esercizio infrastrutture (referente h24)
CI	Coordinatore infrastrutture
COT	Centro operativo territoriale
CTC	Controllo Centralizzato del Traffico
CRI	Croce rossa italiana
DCCM	Direttore centrale coordinatore movimento
DCO	Direttore Centrale Operativo
DM	Direttore movimento (capo stazione)
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
DSS	Direttore Sanitario dei Soccorsi
DTI	Direzioni tecniche di intervento
DTP	Direzione territoriale produzione
DTS	Direttore tecnico dei soccorsi
FL	Fascicolo Linea
FO	Fascicolo Orario
LDC	Linea di contatto
MDO	Mezzo d'Opera
P.C.T.	Posto centrale di telecomando
PdA	Personale di accompagnamento
PdC	Personale di condotta
PdT	Personale di Treno
P.M.	Posto di movimento
PMA	Posto medico avanzato
PSAB	Personale di Servizio Appaltanti a Bordo
ROE	Responsabile operativo per l'emergenza
ROS	Responsabile delle operazioni di soccorso dei Vigili del Fuoco
SCMT	Sistema di Controllo Marcia Treno
SST	Sottosistema di Terra
TE	Trazione elettrica
UCL	Unità di crisi locale
VV.F.	Vigili del fuoco



I.2 DATI SULL'AZIENDA R.F.I.

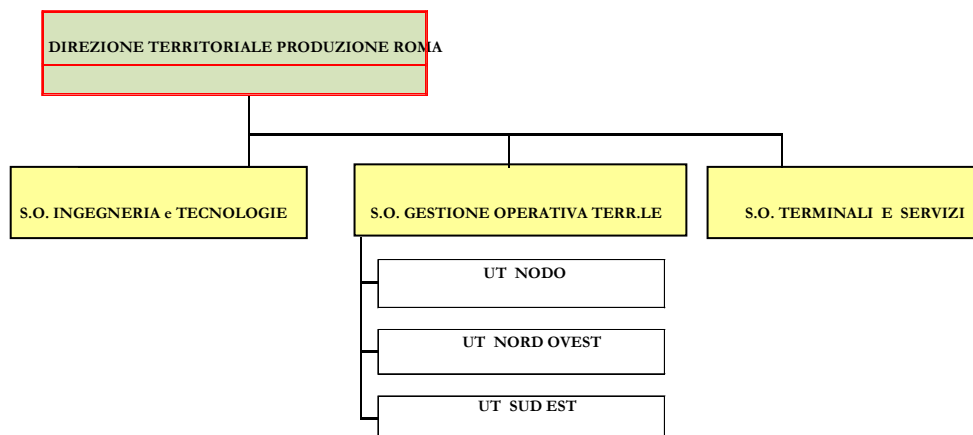
Rete Ferroviaria Italiana, società dell'infrastruttura del gruppo Ferrovie dello stato, è il soggetto al quale è stato affidato il ruolo di Gestore dell'infrastruttura. In tale veste definisce ed attua i programmi per gli investimenti destinati alla costruzione di nuove linee, assicura che la circolazione ferroviaria sull'intera rete avvenga in piena sicurezza, che le tecnologie dei vari sistemi siano costantemente sviluppati e che la rete stessa sia mantenuta in piena efficienza.

Per attuare la propria missione la Società RFI si avvale di un'organizzazione articolata in strutture centrali e territoriali. Tra queste ultime le Direzioni Territoriali Produzione, a loro volta articolate in strutture organizzative dirigenziali sotto ordinate.

Con apposite disposizioni organizzative emanate dall'Amministratore delegato di RFI, sono state attribuite specifiche aree di responsabilità alle Direzioni Territoriali Produzione e alle dipendenti S.O.

Alle strutture organizzative "unità territoriali" sono state, tra l'altro, attribuite le funzioni del "responsabile di galleria" e del "responsabile della sicurezza" ai sensi del DM 28 ottobre 2005 - Sicurezza delle gallerie ferroviarie - per tutte le gallerie comprese nella giurisdizione territoriale di competenza.

La Direzione Territoriale Produzione di Roma ha sede in via Marsala n. 75 e si articola nelle seguenti strutture organizzative:



I responsabili delle Unità Territoriali Roma Nodo, Nord Ovest e Sud Est svolgono le funzioni del "Responsabile di galleria" e del "Responsabile della sicurezza" ai sensi del DM 28 ottobre 2005 .

Nella Direzione Territoriale Produzione di Roma i Responsabili delle Unità Territoriali Roma Nodo, Nord Ovest e Sud Est svolgono le suddette funzioni del "Responsabile di galleria" e del "Responsabile della Sicurezza" ai sensi del DM 28/10/2005 .

I.3 DESCRIZIONE DELLA GALLERIA

Ai paragrafi successivi sono riportate le informazioni tecniche riguardanti:

- Le caratteristiche del tratto di linea;
- Le caratteristiche plano-altimetriche;
- Tabella delle caratteristiche di esercizio;
- Tabella dei ponti e viadotti contigui alla galleria;
- Caratteristiche della galleria.

I.3.1 Caratteristiche del tratto di linea

Le Gallerie **Monte Cellarino**, **S. Martino** e **S.Oreste**, inserite sulla Linea DD Roma – Firenze, sono realizzate a monotubo, doppio binario e presentano una lunghezza rispettivamente:

- galleria Monte Cellarino m. **3.176** (dal Km 32+555 al Km 35+731)
- galleria S. Martino m. **1.304** (dal Km 36+031 al Km 37+335)
- galleria S. Oreste m. **5.710** (dal Km 37+657 al Km 43+367)

per una lunghezza equivalente complessiva di m. **10.812**.

Le caratteristiche del tratto di linea su cui ricade la galleria sono indicate nella seguente tabella indicante le stazioni e le località di servizio del tratto stesso.

Nome Località	Tipologia	Progressiva km	Preselezionata (SI/NO)	Da ore a ore
SETTEBAGNI	posto di comunicazione	16+227	SI	sempre
Posto Centrale CAPENA	posto di comunicazione	31+955	NO	
Posto Centrale GALLESE	posto di comunicazione	60+867	NO	
I Bivio ORTE sud	bivio	64+684	NO	
I Bivio ORTE nord	bivio	74+219	NO	

I.3.2 Caratteristiche plano-altimetriche

Lunghezza complessiva (km)	10.812
Pendenza max (‰)	7,4
Dislivello complessivo (m)	3,27
Dislivello massimo (m)	27,6

La galleria presenta una livelletta crescente verso Firenze fino a 1,5 km all'interno della galleria Sant'Oreste e poi decrescente. La livelletta di massima pendenza è pari a 7,4 ‰.



I.3.3 Tabella delle caratteristiche di esercizio

Sistema di esercizio	CTC / DCO
Regime di circolazione	Blocco Automatico a Correnti Codificate
Velocità max di esercizio	140Km/h (rango A) 160 Km/h (rango B) 250 Km/h (rango C) 250 Km/h (rango P)

Il Sistema di Esercizio è il CTC/DCO, il regime di circolazione è il blocco automatico banalizzato a correnti codificate e la Linea è attrezzata con SST/SCMT. La gestione della circolazione è affidata al DCO con sede a Firenze Campo di Marte. Non ci sono località di servizio in galleria.

In condizioni normali di Esercizio non è prevista la fermata di nessun treno in galleria; pertanto nella stessa potranno essere presenti al massimo due treni circolanti nelle due differenti direzioni.

Le caratteristiche, il volume di traffico e la tipologia, ripartiti per binario, sono quelli riportati nella tabella seguente:

Tipologia Treni	PARI		DISPARI	
	DIURNI	NOTTURNI	DIURNI	NOTTURNI
Lunga percorrenza	82	2	78	5
Regionali	24	2	24	3
Merci	0	0	0	0
Totale per binario	110		110	
TOTALE	220			

I numeri indicati si riferiscono a dati reali alla data di redazione del presente documento, in condizioni di normale esercizio ferroviario; i volumi di traffico possono subire variazioni sia in funzione dell'andamento della circolazione sulla rete nazionale che a valle della modifica istituzionale dell'orario treni (normalmente prevista nei mesi di giugno e dicembre di ogni anno).

Il modello di esercizio prevede lo svolgimento del servizio viaggiatori. Solamente in casi eccezionali, su autorizzazione degli uffici superiori, possono circolare treni merci.

I.3.4 Tabella dei ponti e viadotti contigui alla galleria

Tipo di opera	Nome	Progressiva km iniziale e finale	Ubicazione accessi	Lunghezza	Altezza max (per ponti e viadotti)
PONTE	VALLELUNGA	35+800 - 35+830		30 m	5,0 m
VIADOTTO	SAN MARTINO	37+351 - 37+402		51 m	5,5 m
VIADOTTO	ARBORETACCIO	43+955 - 44+480		525 m	20 m



I.3.5 Caratteristiche della galleria

Di seguito vengono evidenziate le caratteristiche delle predisposizioni di sicurezza presenti e relative alle opere civili interne.

	<i>Monte Cellarino</i>	<i>S. Martino</i>	<i>S. Oreste</i>	<i>galleria equivalente</i>
Deviatoi in galleria	NN	NN	NN	
Tipologia della galleria	Monotubo a doppio binario senza tunnel di servizio	Monotubo a doppio binario senza tunnel di servizio	Monotubo a doppio binario senza tunnel di servizio	
Sezione trasversale – sagoma di transito	Gabarit C – PMO4	Gabarit C – PMO4	Gabarit C – PMO4	
Lunghezza (m)	3.176	1.304	5.710	10.812
Accessi primari: imbocco lato Roma (Km)	32+555	36+031	37+657	32+555
Accessi primari: imbocco lato Firenze (Km)	35+731	37+335	43+367	43+367
Accessi secondari/intermedi	NN	NN	NN	
Aree di rischio specifico agli imbocchi	NN	NN	NN	
Nicchie Km	ogni 25 m in sezione corrente (15 m in prossimità degli imbocchi)	ogni 25 m in sezione corrente (15 m in prossimità degli imbocchi)	ogni 25 m in sezione corrente (15 m in prossimità degli imbocchi)	
Nicchie n° totale	284	130	486	
Nicchioni Km	ogni 1000 m	-	ogni 1000 m	
Nicchioni n° totale	n° 2 per senso di marcia Pari e n° 2 per senso di marcia Dispari	-	n° 4 per senso di marcia Pari e n° 5 per senso di marcia Dispari	
Vie di esodo - Larghezza camminamento	cm 90 per lato	cm 80 per lato	cm 80 per lato	
Vie di esodo - Corrimano	non sono presenti corrimano	non sono presenti corrimano	non sono presenti corrimano	



Caratteristiche delle predisposizioni di sicurezza presenti e relative alle opere civili esterne e collegamenti viari.

	<i>Monte Cellarino</i>	<i>S. Martino</i>	<i>S. Oreste</i>
Piazzale di emergenza	Non presente	Non presente	Non presente
Area di triage	Non presente	Non presente	Non presente
Piazzola per elisoccorso	Non presente	Non presente	Non presente
Strade di accesso	Vedi successivo punto I.4		
Piano a raso	Non presente	Non presente	Non presente

Caratteristiche delle predisposizioni di sicurezza presenti e relative all'impianistica.

	<i>Monte Cellarino</i>	<i>S. Martino</i>	<i>S. Oreste</i>
Impianto antintrusione e controllo accessi	Non presente	Non presente	Non presente
Impianto di rilevazione incendi nei locali tecnici	Non presenti locali tecnici all'imbocco della galleria	Non presenti locali tecnici all'imbocco della galleria	Non presenti locali tecnici all'imbocco della galleria
Sistema di interruzione linea TE e messa a terra della linea	Ferme restando le procedure di richiesta e conferma di toltensione TE e messa a terra in uso delle FS, agli imbocchi della galleria non è installato alcun sistema che permette la messa a terra automatica.		
Impianto di comunicazione per l'emergenza	La galleria è attrezzata con un impianto di propagazione radio in galleria mediante sistema GSM/GSM-R. Per le comunicazioni di emergenza delle squadre di soccorso (squadre FS, VV.F., Soccorso sanitario), sarà utilizzato il sistema GSM-R, a disposizione di un gruppo chiuso di utenti, con opportune funzionalità e priorità di chiamata. La priorità di chiamata permette di abbattere le altre connessioni qualora non fossero disponibili canali di traffico. Nella galleria non è presente un impianto telefonico di emergenza.		
Impianto di illuminazione di emergenza	Non presente	Non presente	Non presente
Segnaletica di emergenza	Non presente	Non presente	Non presente
Sezionamento linea di contatto	La linea di contatto a 3,6 kVcc prevede un adeguato numero di sezionamenti in modo da poter isolare tratti distinti, ove la mancanza di tensione permette sia gli interventi di emergenza da parte dei VVFF e con il blocco della circolazione ferroviaria, sia gli interventi manutentivi, con esclusione di tratti di binario dalla circolazione. I sezionamenti sono realizzati mediante sezionatori motorizzati / manuali. Il Sistema di comando e controllo dei sezionatori motorizzati viene gestito attraverso il Posto Pilota D.O.T.E. di Roma Prenestina.		
Mezzi di soccorso: mezzo	Non presente	Non presente	Non presente



	<i>Monte Cellarino</i>	<i>S. Martino</i>	<i>S. Oreste</i>
bimodale VVF			
Mezzi di soccorso: mezzo RFI	Non sono previsti mezzi RFI specificatamente dedicati al soccorso		
disponibilità attrezzature di soccorso: armadio di sicurezza con relative dotazioni	Non disponibile		

Alcuni mezzi su rotaia a disposizione del personale di RFI per le normali attività di manutenzione potranno essere utilizzati nella gestione di una eventuale emergenza; resta da precisare che la locazione dei mezzi potrà variare in funzione sia delle attività per le quali vengono impiegati che dello stato di efficienza degli stessi.

Centro di Lavoro	M.d.O.	Ubicazione
TE Fara Sabina	n. 2 Autoscala	Settebagni
TE Orte	n. 3 Autoscala	Orte
LV Orte	n. 2 Caricatore n. 1 Carrello Plasser OBW	Orte
LV Monterotondo	n.1 Caricatore	Settebagni
LV Gallese	n.1 Caricatore	Posto Centrale Capena
IS Settebagni	Carrello SAEM Castoro	Posto Centrale Capena

I.4 LOCALIZZAZIONE DEGLI ACCESSI

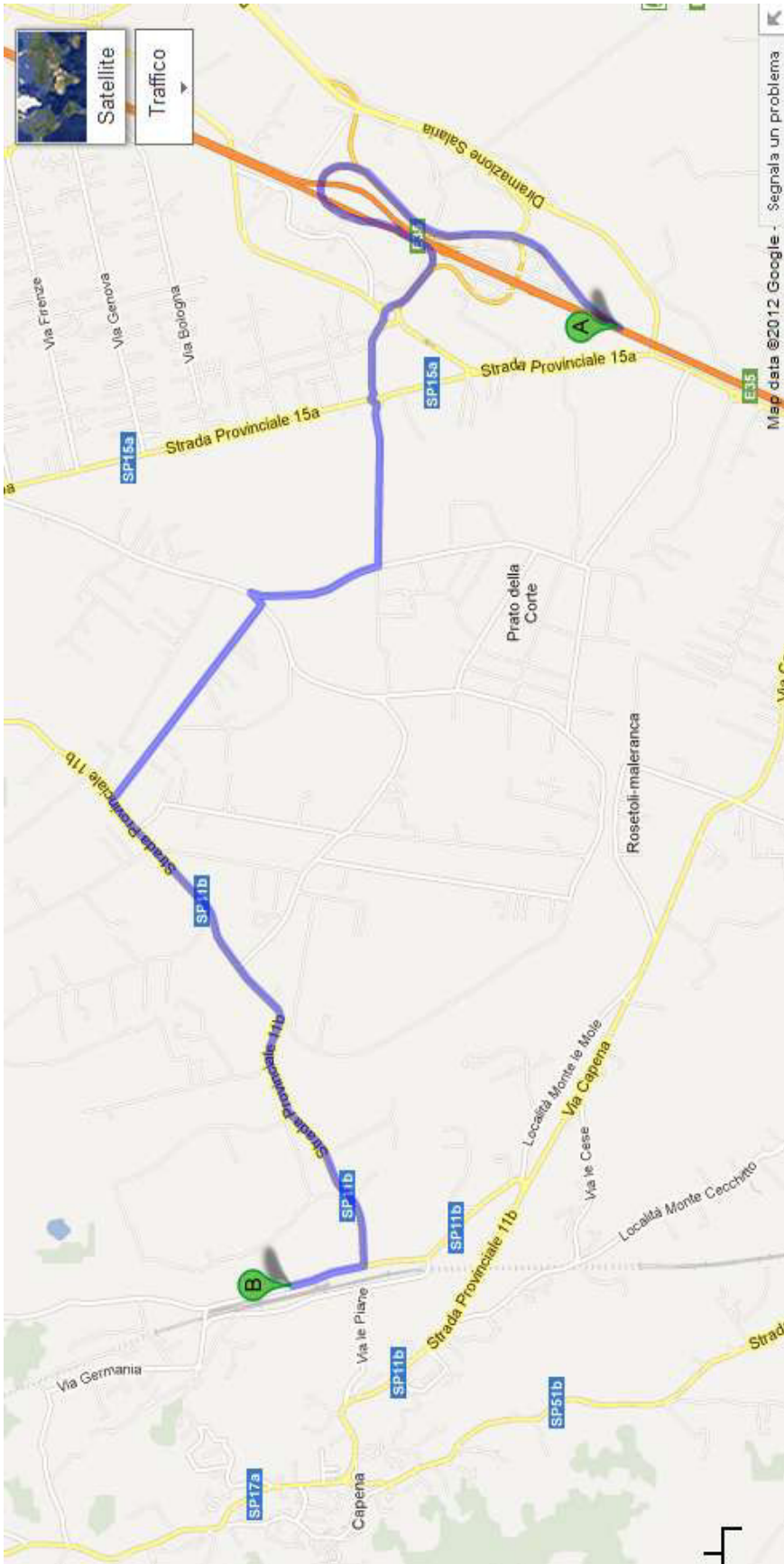
Le indicazioni stradali per l'accesso agli imbocchi Sud e Nord della galleria equivalente (costituita dalle gallerie Monte Cellarino, S. Martino e S. Oreste), sono distanti:

- Imbocco Sud della galleria Monte Cellarino: circa 600 m dal Posto Centrale Capena;
- Imbocco Nord della galleria S. Oreste: circa 600 m dall'ex Posto di Movimento S. Oreste.

I.4.1 Accesso dal Posto Centrale Capena

- Imbocco Sud galleria Monte Cellarino (Km 32+555)
- Coordinate GPS: 42° 8' 34" N - 12° 33' 1" E

L'imbocco sud della galleria Monte Cellarino si trova a circa 600 m di distanza dal posto centrale Capena. Il percorso per recarsi dal posto centrale all'imbocco della galleria è esclusivamente costituito dalla sede ferroviaria e da due stradelli di servizio laterali di larghezza pari a circa 40 cm. La sede ferroviaria si trova al livello del Posto di servizio posto centrale Capena e al livello della strada provinciale ex Le Piane; è quindi possibile l'accesso alla sede ferroviaria da parte di mezzi gommati dalla sede stradale.





Uscita A1 – Fiano Romano	600 m
Prendere lo svincolo per Firenze/Napoli/Pescara/L'Aquila/Teramo	96 m
Mantenere la destra al bivio, seguire le indicazioni per Roma-Fiano R./Rieti	450 m
Mantenere la sinistra al bivio, seguire le indicazioni per Roma/Fiano R.	600 m
Svoltare leggermente a sinistra e imboccare A1 GRA	93 m
Prendere l'uscita verso Fiano Romano/Rieti	500 m
Alla rotonda, prendere la 2a uscita	1,2 Km
Svoltare a destra	600 m
Svoltare tutto a sinistra	67 m
Svoltare a destra verso SP11b	1,1 Km
Svoltare a sinistra e imboccare SP11b	2,4 Km
Svoltare a destra	350 m

Posto Centrale **Capena**

1.4.2 Accesso dall'ex Posto di Movimento S. Oreste

- Imbocco Nord galleria S. Oreste (Km 43+367)
- Coordinate GPS: 42° 15' 2" N - 12° 31' 42" E

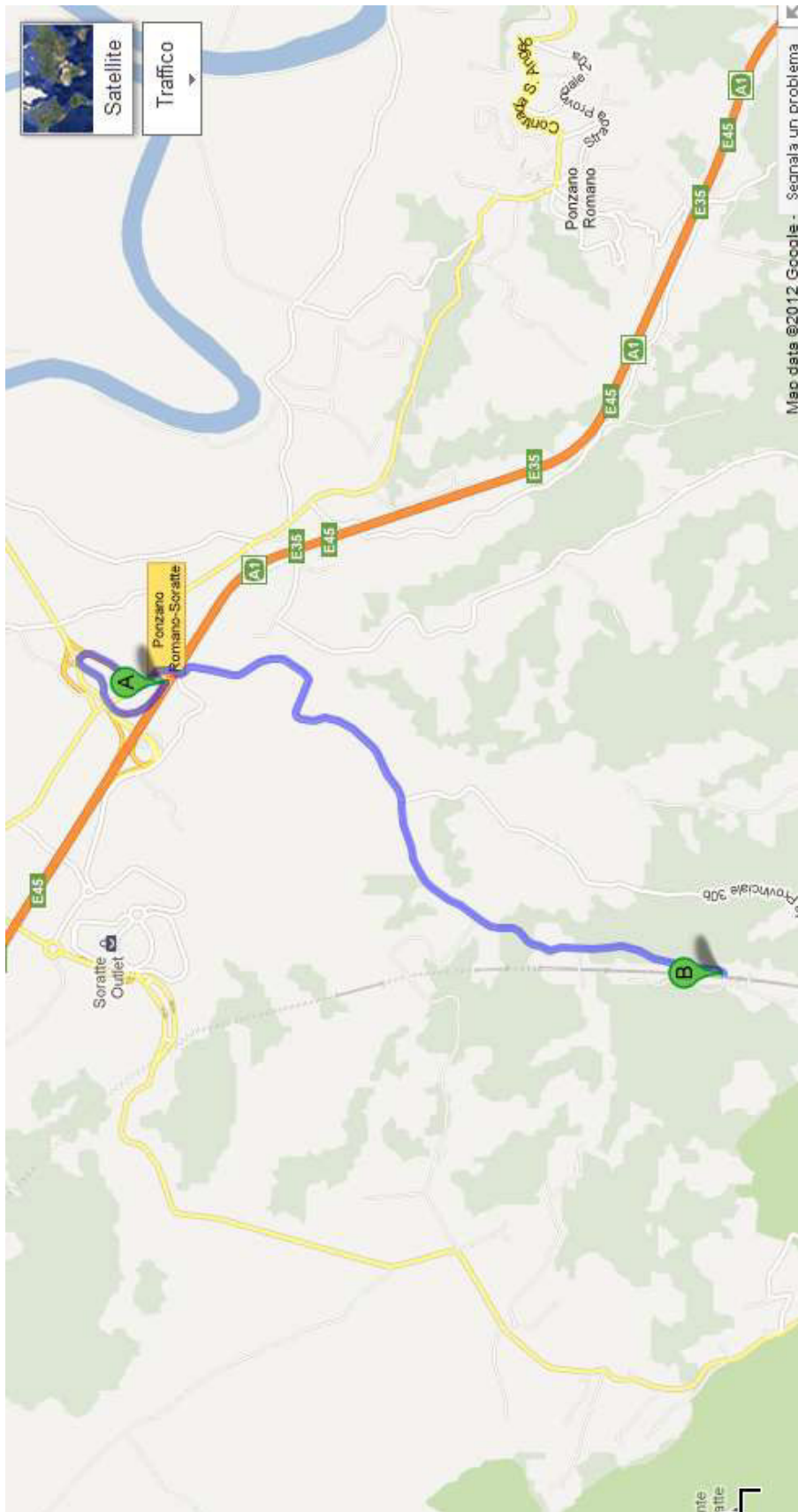
L'imbocco nord della galleria S. Oreste si trova a circa 600 m di distanza dall'ex posto di movimento S. Oreste.

Il percorso per recarsi dal posto di movimento all'imbocco della galleria è esclusivamente costituito dalla sede ferroviaria e da due stradelli di servizio laterali di larghezza pari a circa 40 cm.

La sede ferroviaria si trova ad un'altezza di circa 5 metri rispetto alla quota della piazzola posta a fine sede stradale utilizzata per giungere fino al posto di movimento con autoveicoli. Non esistono rampe che permettono l'accesso alla sede ferroviaria di mezzi gommati o dotati di altri sistemi di appoggio a terra, dal piano stradale della sede stradale ma solo con rampa con scala pedonale. Non è possibile giungere all'imbocco della galleria lato Nord tramite mezzi gommati se non percorrendo la sede ferroviaria.

Il piazzale stradale sito nei pressi delle scale di accesso al piazzale del posto di movimento è asfaltato. La strada che collega la rete stradale principale al piazzale stradale terminale (lunghezza di circa 3 Km) è di tipo comunale interponderale, sterrata e ad una corsia, non consentendo quindi il transito contemporaneo di veicoli nei due sensi. Lungo la strada sono ubicate alcuni cartelli di direzione per il posto di movimento S. Oreste con il logo FS. La strada può essere impegnata da veicoli pesanti di larghezza non superiore a 2,2 metri e di lunghezza non superiore ai 6/7 metri, a causa del tornante finale adiacente al piazzale.

Il piazzale asfaltato e la strada di accesso non sono illuminati.





Uscita A1 – Ponzano Romano / Soratte	350 m
Proseguire dritto	220 m
Prendere l'uscita verso Torrita Tib./Civita Cast./Nazzano/S. Oreste/Ponzano R./Fil.	350 m
Svoltare a sinistra	150 m
Prendere la prima a destra	97 m
Prendere la prima a sinistra	3,2 Km

ex Posto di Movimento S. Oreste

I.5 INFRASTRUTTURE STRADALI, FERROVIARIE, AEROPORTI E RETI DEI SERVIZI ESSENZIALI

Autostrade: come già accennato, l'Autostrada del Sole A1 e, in particolare, lo svincolo di Fiano Romano, è vicina a circa 7 km dall'imbocco della galleria, che si raggiunge a mezzo della S.P. 11b.

Stazioni ferroviarie più vicine rispetto agli imbocchi della galleria (Posti di comunicazione/Posti di Movimento): P.C. Settebagni, P.C. Capena, P.M. Sant'Oreste, P.C. Gallese

L'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino dista dal sito circa Km. 65,00.

Elisuperficie: la contingente possibilità di atterraggio sarà valutata dal pilota dell'elicottero, sulla base delle indicazioni che possono essere fornite dalla Centrale Operativa 118 e con l'assistenza dei Vigili del fuoco.

I.6 CENTRI DI SOCCORSO

Gli ospedali presenti nell'area sono:

- DEA di I livello : Tivoli, PS di Monterotondo, Bracciano, Civita Castellana
- DEA di II livello : Pol. Umberto I, Pol. Agostino Gemelli, San Camillo - Forlanini

I.7 SOSTANZE PERICOLOSE IN TRANSITO ALL'INTERNO DELLA GALLERIA

Come già accennato, il modello di esercizio prevede lo svolgimento soltanto del servizio viaggiatori e solamente in casi eccezionali, su autorizzazione degli uffici superiori, di treni merci.

I.8 AGGIORNAMENTO, ESERCITAZIONI E FORMAZIONE.

Il presente piano sarà aggiornato non appena lo richiedano modifiche alla normativa vigente ovvero in caso di innovazioni tecniche-operative segnalate da RFI.

Per testare e migliorare l'operatività del piano il gestore organizzerà, periodicamente, nei termini di legge, esercitazioni con simulazione dell'evento nonché attività di formazione e aggiornamento del personale sulle modalità intervento del soccorso pubblico.



I.9 SCENARI INCIDENTALI

I.9.1 Tipologia degli eventi incidentali

Gli scenari incidentali di riferimento relativi all'emergenza in galleria previsti dalla normativa vigente¹ sono i seguenti:

- incendio;
- deragliamento;
- collisione.

Non sono considerati tra gli scenari incidentali quegli scenari ascrivibili a fenomeni naturali o ad atti terroristici o a sabotaggio, dal momento che questi non rappresentano scenari incidentali tipici ed esclusivi del sistema treno - galleria.

In relazione agli eventi critici iniziatori sopra indicati, il PEI ha considerato gli scenari incidentali di cui al punto 3.4 delle “*Linee Guida per il miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie*” riportati di seguito:

- Assistenza ad un convoglio in caso d'avaria tecnica
- Incidente ad un treno merci con deragliamento di uno o più rotabili
- Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili
- Principio d'incendio su di un treno merci fermo in galleria
- Principio d'incendio su di un treno passeggeri fermo in galleria
- Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose, con deragliamento di uno o più rotabili
- Incidente coinvolgente un treno merci con trasporto di merci pericolose, ed un treno passeggeri, con principio d'incendio.

Con riferimento all'evento “collisione”, le procedure di emergenza da attivare, possono essere ricondotte, come caso particolare, all'ultimo scenario sopra elencato.

Sono inoltre dettagliati i quattro sotto-scenari seguenti:

- Disalimentazione e messa a terra della Linea di contatto
- Attivazione del Soccorso urgente
- Esodo dei viaggiatori dalla galleria
- Soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta.

I.9.2 Arresto per emergenza

Il DM 28/10/2005 prescrive che, in presenza di un'emergenza con incendio a bordo in una galleria, compatibilmente con il sistema di distanziamento esistente, occorre prevedere l'arresto dei treni all'esterno della galleria o, nel caso di gallerie di rilevante lunghezza, in eventuali altri punti opportunamente individuati per favorire l'eventuale esodo.

In presenza di un'emergenza i treni eventualmente presenti sulla linea devono essere arrestati possibilmente prima del loro ingresso nella galleria stessa.

I treni in galleria accodati a quello incidentato devono essere fermati il prima possibile; gli altri treni presenti in galleria invece devono essere fatti uscire, con le eventuali limitazioni di velocità.

¹ DM 28/10/05 – Allegato III § 3.2, g



Pertanto, compatibilmente con il sistema di distanziamento esistente, il Direttore di Movimento (DM)/Direttore Centrale Operativo (DCO), venuto a conoscenza di un'emergenza a bordo di un treno in una galleria, deve provvedere all'arresto del treno all'esterno della galleria o, nel caso di gallerie di rilevante lunghezza, in eventuali altri punti opportunamente individuati per favorire l'eventuale esodo. Inoltre deve prendere gli opportuni provvedimenti di circolazione per far uscire dalla galleria gli ulteriori treni coinvolti e per evitare l'ingresso in galleria di altri treni.

I.9.3 Disalimentazione e messa a terra della linea di contatto

Per l'accesso dei Vigili del Fuoco nell'infrastruttura ferroviaria può essere richiesta la toltà tensione e la messa a terra della l.d.c., da effettuarsi con le modalità descritte nel seguito.

Il DM/DCO richiede al Dirigente Operativo Trazione Elettrica (DOTE) la toltà tensione della l.d.c., comunicando l'avvenuto incidente/inconveniente, la posizione del treno, la presenza di eventuali altri treni coinvolti ed i provvedimenti di circolazione che intende adottare (proseguimento dei treni precedenti e retrocessione di quelli accodati, retrocessione o proseguimento dei treni sul binario attiguo).

Il DOTE configura gli impianti, tramite il sezionamento della parte di linea di contatto interessata dall'incidente, per permettere l'adozione dei provvedimenti di circolazione e ne dà conferma al DM/DCO.

Accertata la conclusione di tali provvedimenti di circolazione, il DOTE provvede a togliere la tensione alla linea di contatto per tutti i binari dell'intera galleria; il DOTE conferma al DM/DCO l'avvenuta toltà tensione cui fanno seguito le operazioni di messa a terra della linea di contatto

Salvo diverse specifiche procedure concordate con i Vigili del Fuoco, la responsabilità della messa a terra della linea di contatto compete al personale preposto di RFI.

I.9.4 Comunicazione con gli enti del soccorso

Il DCCM, nel comunicare l'allarme agli enti interessati nelle operazioni di soccorso, deve fornire tutte le informazioni in suo possesso, e in particolare:

- il luogo dell'incidente;
- il tipo di incidente;
- il numero e il tipo dei treni coinvolti;
- il numero di persone coinvolte;
- il numero delle persone che hanno bisogno di assistenza sanitaria;
- le modalità d'accesso al luogo dell'intervento;
- ogni altra informazione utile per l'intervento dei soccorritori.

I.9.5 Attivazione del soccorso tecnico urgente

Il soccorso tecnico urgente rappresenta la fase dell'emergenza tesa a porre in salvo le persone e ad eliminare le situazioni di pericolo derivanti dall'incidente.

Quando è necessario dare seguito al soccorso tecnico urgente, il Responsabile Operativo Emergenza (ROE) attiva i Vigili del Fuoco e gli altri Enti coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Le fasi connesse al Soccorso Urgente avvengono sotto il coordinamento del Responsabile delle Operazioni di Soccorso (ROS) che è il funzionario dei Vigili del Fuoco appositamente incaricato e presente sul posto.



Durante le fasi di Soccorso Urgente il ROE è a disposizione del ROS per coordinare le eventuali azioni di tecnici e delle squadre di intervento RFI, secondo quanto richiesto dai Vigili del Fuoco, eventualmente anche attraverso i referenti di RFI presenti sul luogo dell'incidente.

L'ingresso in galleria di mezzi e personale appartenente a qualsiasi Ente coinvolto dall'emergenza può avvenire esclusivamente dietro autorizzazione del ROS.

Durante le fasi successive del soccorso tecnico, il ROE valuterà la necessità della presenza delle Direzioni Tecniche di Intervento (DTI) degli Enti esterni coinvolti nelle operazioni di soccorso, con relativi mezzi e personale.

Il ripristino della circolazione avviene seguendo le normali procedure regolamentari.

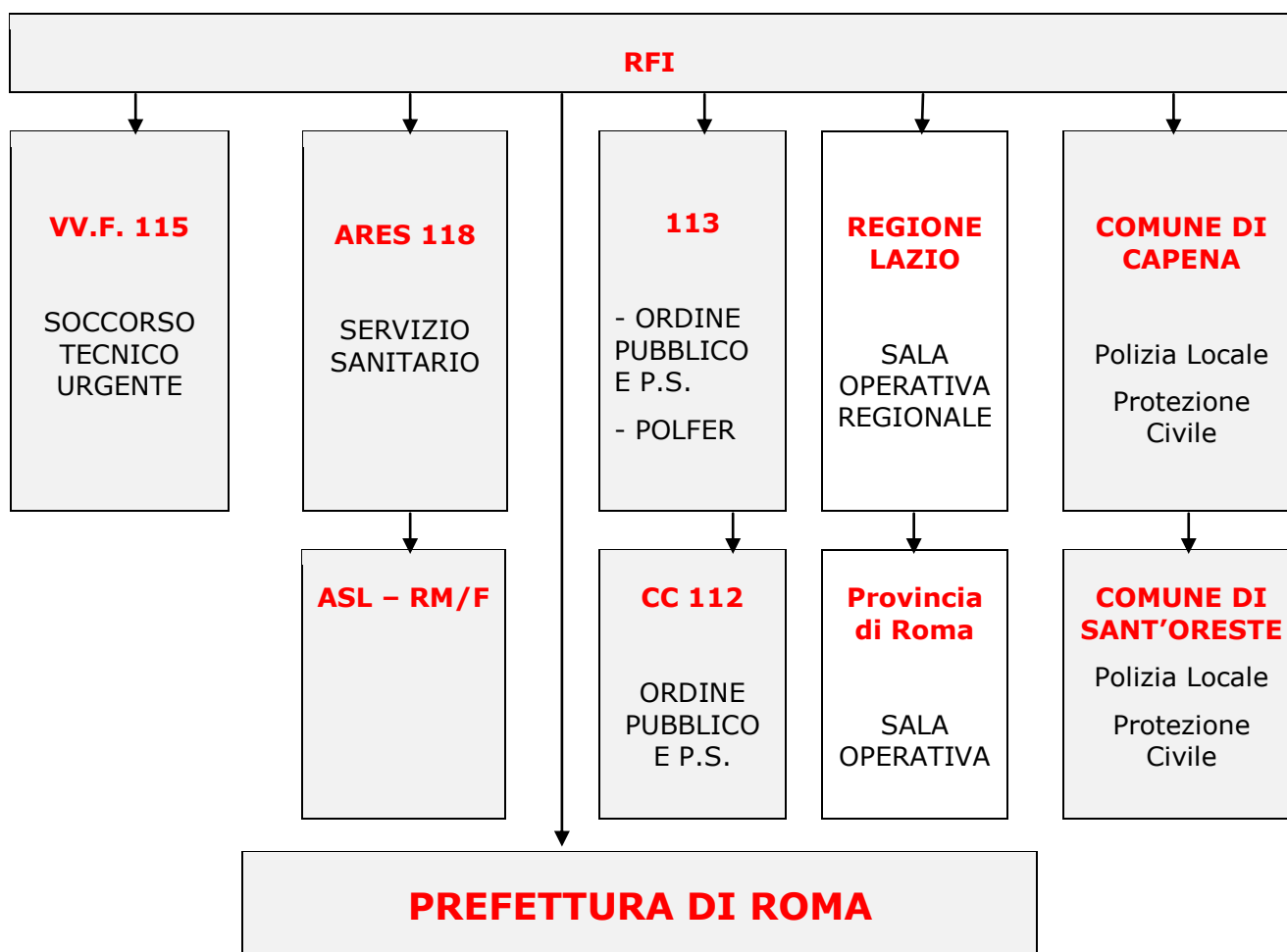
I.9.6 Comunicazione del Direttore di movimento/Direttore centrale operativo al Direttore centrale coordinatore movimento

Il DM/DCO deve comunicare al DCCM (ROE) oltre alle informazioni in precedenza avute dal PdT, anche i provvedimenti eventualmente già adottati o in corso di adozione e l'operatività di soccorso eventualmente già predisposta da RFI.

PARTE II MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO

II.1 MODALITÀ OPERATIVE IN CASO DI INCIDENTE

II.1.1 Segnalazione di incidente, attivazione dei livelli di allerta, del PEE e degli assetti operativi d'intervento



II.1.2 DEFINIZIONE DEI LIVELLI DI ALLERTA

In generale la distinzione in livelli di allerta ha lo scopo di consentire ai Vigili del Fuoco di intervenire fin dai primi momenti e al Prefetto di attivare, anche se in via precauzionale, le misure di protezione e mitigazione delle conseguenze previste nel PEE. Tuttavia, contrariamente a quanto accade nel caso delle aziende a rischio di incidente rilevante, nel presente caso i livelli di allerta riguardano unicamente il gestore il quale, nella persona del direttore dell'esercizio¹, potrà eventualmente assumere, sulla base di valutazioni tecnico specialistiche - interne all'azienda - le seguenti determinazioni:

- Non modificare in alcun modo i valori di traffico associati all'infrastruttura;
- Ridurre il traffico;

¹ Responsabile di galleria nominato dal Gestore dell'Infrastruttura e comunicato agli uffici indicati dall'art. 7 del D.M. 28.10.2005



- Sospendere il traffico e mettere fuori servizio la galleria.

Ognuna di queste determinazioni dovrà comunque essere comunicata al Prefetto, unitamente a:

- Ogni informazione riguardante le criticità ravvisate
- Misure compensative delle criticità ravvisate
- Prima valutazione dell'eventuale scenario incidentale
- Valutazione effettiva dell'incidente occorso
- Cessazione dell'allarme

II.2 IL SOCCORSO PUBBLICO

II.2.1 Aree ammassamento mezzi di soccorso

RIEPILOGO DELLE AREE DI AMMASSAMENTO PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA	
Unità di crisi locale: Vigili del Fuoco - Questura di Roma - Carabinieri - ARES 118 - Comuni di Capena e di S. Oreste	
MEZZI VIGILI DEL FUOCO	- Posto Centrale Capena
Mezzi 118 e componenti sanitarie – Forze di Polizia – Polizia Municipale	- ex Posto di Movimento S. Oreste
AREA TRIAGE SANITARIO	
Area di atterraggio elicottero	

II.2.2 Accessi alla zona di intervento per l'emergenza

Gli accessi risultano collocati a nord e a sud della galleria equivalente:

Accesso nord da posto di movimento Sant'Oreste

Come già indicato, l'imbocco Nord della galleria S. Oreste si trova a circa 600 m di distanza dall'ex posto di movimento S. Oreste.

Il percorso dal posto di movimento all'imbocco della galleria è esclusivamente costituito dalla sede ferroviaria e da due stradelli di servizio laterali.

La sede ferroviaria si trova ad un'altezza di circa 5 metri rispetto alla quota della piazzola posta a fine sede stradale utilizzata per giungere fino al posto di movimento con autoveicoli. Non esistono rampe che permettono l'accesso alla sede ferroviaria di mezzi gommati o dotati di altri sistemi di appoggio a terra, dal piano stradale della sede stradale ma solo con rampa con scala pedonale. Non è possibile giungere all'imbocco della galleria lato Nord tramite mezzi gommati se non percorrendo la sede ferroviaria.

Il piazzale stradale sito nei pressi delle scale di accesso al piazzale del posto di movimento è asfaltato. La strada che collega la rete stradale principale al piazzale stradale terminale (lunghezza di circa 3 Km) è



di tipo comunale interponderale, sterrata e ad una corsia, non consentendo quindi il transito contemporaneo di veicoli nei due sensi.

Accesso sud da Posto Centrale Capena

L'imbocco sud della galleria Monte Cellarino si trova a circa 600 m di distanza dal posto centrale Capena.

Il percorso per recarsi dal posto centrale all'imbocco della galleria è esclusivamente costituito dalla sede ferroviaria e da due stradelli di servizio laterali.

La sede ferroviaria si trova al livello del posto centrale Capena e al livello della strada provinciale ex Le Piane; è quindi possibile l'accesso alla sede ferroviaria da parte di mezzi gommati dalla sede stradale.

II.2.3 Apposizione di posti di blocco e cancelli e loro presidio

In allegato D è riportata la planimetria del sito, con l'indicazione delle chiusure per ordine e sicurezza pubblica e le chiusure per viabilità relativi ai due imbocchi a nord (Sant'Oreste) e a sud (posto centrale Capena).

II.2.4 Esodo dei viaggiatori dalla galleria

Si procede all'evacuazione dei viaggiatori da un treno fermo in galleria e impossibilitato a proseguire per effettuare l'eventuale trasbordo su un altro convoglio ovvero per raggiungere un'uscita percorrendo le vie di esodo.

L'esodo dei viaggiatori dalla galleria deve essere intrapreso in presenza di eventi che rendano rischiosa la permanenza a bordo del treno o nei casi di imminente pericolo.

Salvo il caso di imminente pericolo, l'esodo deve essere autorizzato dal DCCM (ROE), dopo aver avuta la conferma dal DM/DCO dell'arresto della circolazione sul tratto di linea interessato e, qualora necessario, della tolta tensione alla linea di contatto.

Il DM/DCO o il DCCM si interfaccia con il Coordinatore Infrastrutture (CI)/Coordinatore Esercizio Infrastrutture (CEI) che provvede ad attivare le misure di sicurezza eventualmente presenti nella galleria, tra cui l'impianto di illuminazione d'emergenza e gli impianti di diffusione sonora e di controllo fumi, in corrispondenza del luogo dell'evento e delle altre aree occorrenti per il soccorso. Per gli impianti non comandabili da posto centrale, il CI/CEI tiene i contatti con la Squadra di Intervento RFI, tramite il Referente RFI, per il comando dei suddetti impianti dal posto periferico per la gestione dell'emergenza.

Il personale di treno (PdT), prima di effettuare gli annunci ai viaggiatori sulla necessità di abbandonare il treno, provvede ad individuare le vie di esodo più favorevoli (imbocchi e/o uscite/accessi intermedi), secondo le indicazioni riportate sui singoli FL/FO e della segnaletica di emergenza presente nella galleria, privilegiando la minor distanza dalle uscite e avvalendosi di eventuali indicazioni del DM/DCO.

In caso di incendio con presenza di fumo, deve privilegiarsi la via più agevolmente percorribile indipendentemente dalla distanza delle uscite di emergenza. Il PdT deve informare il ROE, per il tramite del DM/DCO, della scelta effettuata in modo tale che possa dirigersi le squadre di soccorso.

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



L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie ad 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 PdT attiva il consenso apertura porte (nei treni ove è presente) dopo aver acquisito la conferma da parte del DM/DCO del blocco della circolazione sul binario attiguo, salvo il caso di imminente pericolo.

Il PdT e il Personale di Servizio Appaltanti a Bordo (PSAB), ove presente, assistono i viaggiatori, agevolando l'evacuazione dal treno e indirizzando l'esodo verso le vie di fuga precedentemente individuate.

Nell'impartire le istruzioni per l'evacuazione/esodo ci si può avvalere anche dell'impianto di diffusione sonora, se presente all'interno delle gallerie. All'occorrenza possono essere distribuite, se presenti, le mascherine di protezione delle vie aeree la cui ubicazione, anch'essa individuata in galleria da apposita segnaletica, è indicata nell'estratto del FL/FO. Il PdT si accerta, ove le condizioni lo consentano, che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato il treno.

Raggiunta l'uscita dalla galleria, i viaggiatori si raduneranno presso i punti di raccolta segnalati, per ricevere l'assistenza delle squadre di soccorso degli Enti esterni intervenuti.

Il PdT o il Referente RFI sul posto, dopo essersi accertato che tutti i viaggiatori abbiano abbandonato la galleria, comunica al ROE la cessazione della procedura di esodo.

II.2.5 Soccorso ai viaggiatori diversamente abili

Qualora sia necessaria l'evacuazione del treno, deve essere attuata la procedura per il soccorso ai viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta.

Il Personale di Accompagnamento (PdA), nelle fasi preliminari, deve accertare la presenza sul treno di viaggiatori con disabilità o mobilità ridotta e comunicare al DCCM (ROE), per il tramite del DM/DCO, tutte le informazioni utili a rendere più rapido l'intervento di soccorso (numero, ubicazione, ecc.). Il PdA informa il Personale di Condotta (PdC) e il PSAB, ove presente, sulla necessità di fornire assistenza ai suddetti viaggiatori per una eventuale evacuazione/esodo.

Se possibile e anche sulla base di eventuali indicazioni del ROE, il PdA provvede a realizzare una più favorevole disposizione dei suddetti viaggiatori lungo il treno (in testa, in coda, in prossimità di uscite dalla galleria, ecc.).

Il PdA, 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 ROE.

II.3 ATTIVITÀ DI COMPETENZA DEGLI ENTI DA COINVOLGERE IN CASO DI EVENTO INCIDENTALE

II.3.1 Comunicazioni di soccorso e con la sala operativa Vigili del Fuoco

Le comunicazioni di soccorso con la Sala Operativa dei Vigili del Fuoco avvengono sul CH 44 (VHF).

Per le comunicazioni di emergenza delle squadre di soccorso (squadre RFI, Vigili del Fuoco, Soccorso sanitario) all'interno della galleria, sarà utilizzato il sistema GSM-R, a disposizione di un gruppo chiuso di utenti, con opportune funzionalità e priorità di chiamata.

I terminali portatili saranno tempestivamente messi a disposizione dei soccorritori da RFI.

Le comunicazioni telefoniche con la Sala Operativa Vigili del Fuoco e la Sala Crisi Vigili del Fuoco del Comando Provinciale avverrà sulle numerazioni di seguito indicate:

Sala Operativa VVF	064672599	Fax 064672292
Sala Crisi VVF	0646722601	Fax 0646722497

II.3.2 RFI: il responsabile operativo per l'emergenza (ROE)

Il responsabile operativo per l'emergenza di RFI (ROE), è individuato nelle fasi iniziali dell'emergenza nella persona che svolge le mansioni di DCCM (Dirigente Centrale Coordinatore Movimento), con sede operativa presso il Posto Centrale CTC di Campo Marte. Al DCCM può subentrare nel ruolo di ROE un Funzionario di RFI appositamente designato o un superiore gerarchico o, se attivato, il Responsabile del COT, che ne rileva compiti e responsabilità.

Ha la responsabilità della dichiarazione e della comunicazione della segnalazione di Allarme agli Enti e organismi indicati dal Piano.

Il ROE ha la responsabilità dell'applicazione del PEI fino al momento dell'intervento delle Autorità istituzionalmente competenti a gestire le emergenze

II.3.3 RFI: il responsabile per gli interventi in caso di incidente in galleria

Il Responsabile di galleria/Responsabile di Sicurezza si interfaccia con il ROE per adottare le iniziative ritenute necessarie e per fornire ogni utile contributo per l'attuazione del PEI

I compiti del responsabile della sicurezza si attivano, secondo quanto disposto dal Piano di Emergenza Interna, sia per le situazioni che dovessero avvenire nel normale orario di lavoro, sia per quelle al di fuori di esso.

Il responsabile della sicurezza coordina tutte le operazioni necessarie per fronteggiare la situazione all'interno dell'impianto interessato dall'incidente.

II.3.4 Prefetto di Roma (Autorità Preposta)

L'inizio e la fine dello stato di emergenza sono dichiarati dal Prefetto, che assume il coordinamento delle operazioni di intervento avvalendosi del Centro di Coordinamento dei Soccorsi (C.C.S.), che convoca e presiede anche a mezzo di delegato.

Il Prefetto comunica l'inizio e la fine dello stato di emergenza alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione civile e al Presidente della Regione.



Sono a disposizione del Prefetto tutte le strutture operative funzionali alla gestione dell'intervento e, in particolare, quelle a disposizione dei comuni di Capena e di S. Oreste, dell'Amministrazione provinciale e della Regione Lazio.

Il Prefetto sovrintende a tutti i servizi di intervento e di soccorso e adotta tutte le misure ritenute necessarie per la protezione della popolazione e dei beni.

Successivamente alla dichiarazione dello stato di emergenza, il Prefetto gestisce i rapporti con i mezzi di comunicazione per la diffusione di notizie e comunicati a carattere ufficiale.

II.3.5 Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma

Il Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco, avuta comunicazione dell'evento incidentale in atto, assume il coordinamento delle operazioni per fronteggiare l'evento e dispone l'esecuzione dei primi interventi di soccorso urgente "in loco".

Quest'operazione viene gestita con un rappresentante qualificato di RFI che si rende disponibile all'ingresso della galleria interessata, fornendo alle squadre dei Vigili del Fuoco tutte le informazioni relative all'evoluzione dell'incidente, ai rischi associati nell'area interessata, ai dati strumentali rilevati, guidando le stesse squadre nel sito.

Provvede a diramare lo stato di emergenza agli uffici di competenza (Centro Operativo Nazionale dei Vigili del Fuoco e Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco per il Lazio).

II.3.6 Questore di Roma

Esercita il coordinamento dei servizi operativi di Ordine e Sicurezza Pubblica ai sensi dell'art.16 della Legge 121/1981. Il personale dipendente svolge compiti operativi connessi alla gestione e controllo dei flussi nelle aree interessate dall'emergenza, anche ai fini del mantenimento dell'ordine pubblico. Un rappresentante qualificato della Polizia di Stato assume il coordinamento delle forze di polizia portandosi, previo assenso del responsabile delle operazioni di soccorso, sul posto, presso l'Unità di Crisi Locale.

II.3.7 Servizio emergenza sanitaria 118 (Ares 118)

Provvede ad attuare le operazioni di soccorso sanitario di emergenza nei confronti delle persone coinvolte, ivi compresa l'attività di supporto vitale, operando in raccordo con i Vigili del Fuoco.

Coordina le attività di soccorso sanitario allertando, per la gestione della fase acuta del paziente e in relazione alla gravità dell'evento contaminante, le strutture ospedaliere di zona (Dipartimenti di Emergenza Accettazione di I livello di Roma e Pronto Soccorso di Monterotondo, Bracciano e Civita Castellana) nonché DEA di II livello della Regione in grado di intervenire (All. C).

II.3.8 Regione Lazio - Protezione Civile

Assicura, in relazione alla gravità dell'evento:

- la gestione degli interventi di emergenza sanitaria;
- l'immediata attivazione e l'impiego della colonna mobile regionale e delle organizzazioni di volontariato;
- la gestione delle reti radio per le comunicazioni di emergenza e l'attivazione e la gestione delle organizzazioni di volontariato dei radioamatori;
- l'impiego dei beni di prima necessità per garantire l'assistenza alla popolazione.

**II.3.9 Sindaci di Capena e di Sant'Oreste - Corpi di Polizia Locale**

Danno comunicazione alle popolazione dell'evento incidentale quando sia superata la soglia di allarme e, attraverso i Corpi di polizia locale, disciplinano la circolazione e il traffico nelle aree interessate attuando, d'intesa, il piano di viabilità.

II.3.10 Amministrazione provinciale di Roma

Concorre, ove richiesto, alla disciplina del traffico (viabilità e interdizione) nelle zone interessate; assicura, in relazione alla gravità dell'evento, l'attivazione e l'impiego delle organizzazioni di volontariato.

II.3.11 Azienda Sanitaria Locale ASL RM/F

Attiva il personale del Dipartimento di Prevenzione; fornisce al Prefetto la collaborazione tecnico-scientifica richiesta per la valutazione delle misure di protezione sanitaria da adottare in relazione alla gravità dell'evento; dà attuazione alle misure di prevenzione e di protezione della popolazione afferente al proprio territorio.

II.3.12 Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA Lazio)

Attiva il laboratorio della Sezione provinciale di Viterbo; effettua la verifica di eventuali contaminazioni ambientali (in collaborazione con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco).

PARTE III INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE

III.1 INFORMAZIONE PREVENTIVA

III.1.1 Informazioni ed istruzioni ai passeggeri

RFI deve fornire ai passeggeri informazioni e istruzioni in relazione a:

- dotazioni di sicurezza disponibili a bordo del treno;
- comportamenti da tenere a bordo del treno in caso di emergenza in galleria;
- dotazioni di sicurezza disponibili in galleria;
- comportamenti da tenere in galleria in caso di discesa dal treno a seguito del verificarsi di un'emergenza.

III.2 INFORMAZIONE SUCCESSIVA ALL'EVENTO

III.2.1 Informazioni ed istruzioni ai passeggeri

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

L'avviso di abbandonare il treno deve comprendere le informazioni necessarie ad 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.

Nell'impartire le istruzioni per l'evacuazione/esodo ci si può avvalere anche dell'impianto di diffusione sonora, se presente all'interno delle gallerie.

III.2.2 Informazione alla popolazione

Al fine di non creare allarmismi, la popolazione viene immediatamente informata sui fatti relativi all'evento. In particolare, vengono fornite in modo rapido e ripetuto informazioni riguardanti:

- a) la sopravvenuta emergenza e, in base alle notizie disponibili, le sue caratteristiche: tipo, origine, portata e prevedibile evoluzione;
- b) le disposizioni da rispettare ed eventuali suggerimenti di cooperazione;
- c) le autorità e gli enti cui rivolgersi per eventuali forme di collaborazione.

Al fine di evitare la diffusione di notizie non sicure e non suffragate da dati certi, deve essere designato un responsabile unico per la diffusione dell'informazione, con funzione di coordinamento. Per le finalità del presente Piano e, in particolare, in caso di evento che preveda l'attivazione del Servizio della protezione civile, responsabile dell'informazione è il Prefetto di Roma.

Concorrono alla diffusione dell'informazione i Sindaci di Capena e di Sant'Oreste.

**ALLEGATO A**

RUBRICA TELEFONICA DEGLI ENTI DEL SOCCORSO

Enti esterni	Telefono
Prefettura di Roma	06 67291
Sala operativa Regione Lazio	803555 - 065681
Sala operativa Vigili del Fuoco	115
Sala operativa POLFER	06 46203421
Comando provinciale VVF	06 46721

ALLEGATO B

ELENCO DEI PRINCIPALI RIFERIMENTI TELEFONICI FS

Uffici interni FSI	Telefono RFI	Cellulare RFI
DCO Firenze Campo Marte	967 4076	3138081505
	967 4079	3138096608
DCCM Firenze	967 821 2306	3138041557
DCCM Roma	970 66336	3138044555
		3138093400
CEI Firenze	967 4088	3138095100
CEI Roma	970 66217	3138095700
	970 66610	3138093300
DM Orte	970 811 334	3138095751
CRTM Roma Tiburtina	970 66284	3138044539
CRTM Orte	970 811 330	3138044546
Reperibile Protezione Aziendale Roma	970 66378	3138063385
		3138063386
DO TE Roma	970 66782	3138095985
RFI Sala Operativa D.G. Roma	970 22315	3138096000
	970 22596	
	970 22560	
TRENTALIA Sala Operativa Passeggeri	970 68270	3138146542
TRENTALIA Sala Oper. Tr. Regionale	970 66511	3138036080
		3138297664
S.O. DGLog(ex Cargo) Roma	970 67934	3138353517
	970 67934	

ALLEGATO C

ARES 118 - PIANO SANITARIO D'INTERVENTO IN CASO DI EVENTO INCIDENTALE ALL'INTERNO DELLE GALLERIE MONTE CELLARINO, S. MARTINO, S. ORESTE

Ricezione allarme

La C.O. del 118 riceve l'allarme dal responsabile operativo per l'emergenza di RFI (ROE), che dovrà fornire tutte le informazioni di base sull'evento, specificando che è avvenuto in galleria nonché:

- Luogo e ora;
- Tipologia dell'evento (incendio, deragliamento, collisione);
- Confermare che le Forze dell'Ordine e la Prefettura sono state già allertate.

Compiti della C.O. ARES

- Attiva le procedure specifiche per le maxi emergenze (e conseguente diffusione dell'allarme a Prefettura e alle altre sale operative interessate); allerta le strutture sanitarie per l'eventuale attivazione del rispettivo Piano di emergenza interna per massiccio afflusso feriti (PEIMAF)
- Invio sul posto del mezzo più vicino (mezzo esplorante), che effettuerà una ricognizione circostanziata: verifica delle informazioni; dimensionamento corretto dell'evento.
- All'arrivo sul posto del mezzo medicalizzato (ALS, AM) il medico assumerà l'incarico di Direttore Sanitario dei Soccorsi che si rapporterà con il Direttore Tecnico dei Soccorsi;
- Il DSS provvederà ad informare la Centrale Operativa 118 sull'accaduto e quindi all'invio di altri mezzi e materiali sul posto (ambulanze, elicottero, PMA);
- I soccorsi sanitari del 118 all'arrivo portano le ambulanze nei pressi dell'area triage individuata. Gli equipaggi si portano, accompagnati da personale delle ferrovie, nei pressi del luogo dell'evento dove in collegamento con la Centrale, iniziano a gestire le operazioni di raccolta feriti all'esterno; accedono all'area se non dopo autorizzazione del Comandante dei Vigili del Fuoco presente sul posto.

Triage primario

E' la classificazione delle vittime secondo criteri di gravità e si basa sulle necessità dei pazienti in relazione alle risorse disponibili.

E' finalizzato a stabilire una priorità di trattamento e quindi di evacuazione dei feriti verso gli ospedali di riferimento.

Viene effettuato sul posto, in luogo protetto ove siano disponibili, se possibile anche acqua e luce, facilmente accessibile ai mezzi di soccorso e senza intralci al loro movimento.

Trasporto dei feriti

Una volta ottenuta l'autorizzazione della Centrale operativa provinciale, i feriti vengono trasferiti dal posto di triage verso le sedi di destinazione, utilizzando le ambulanze ARES e di volontariato disponibili sul territorio.

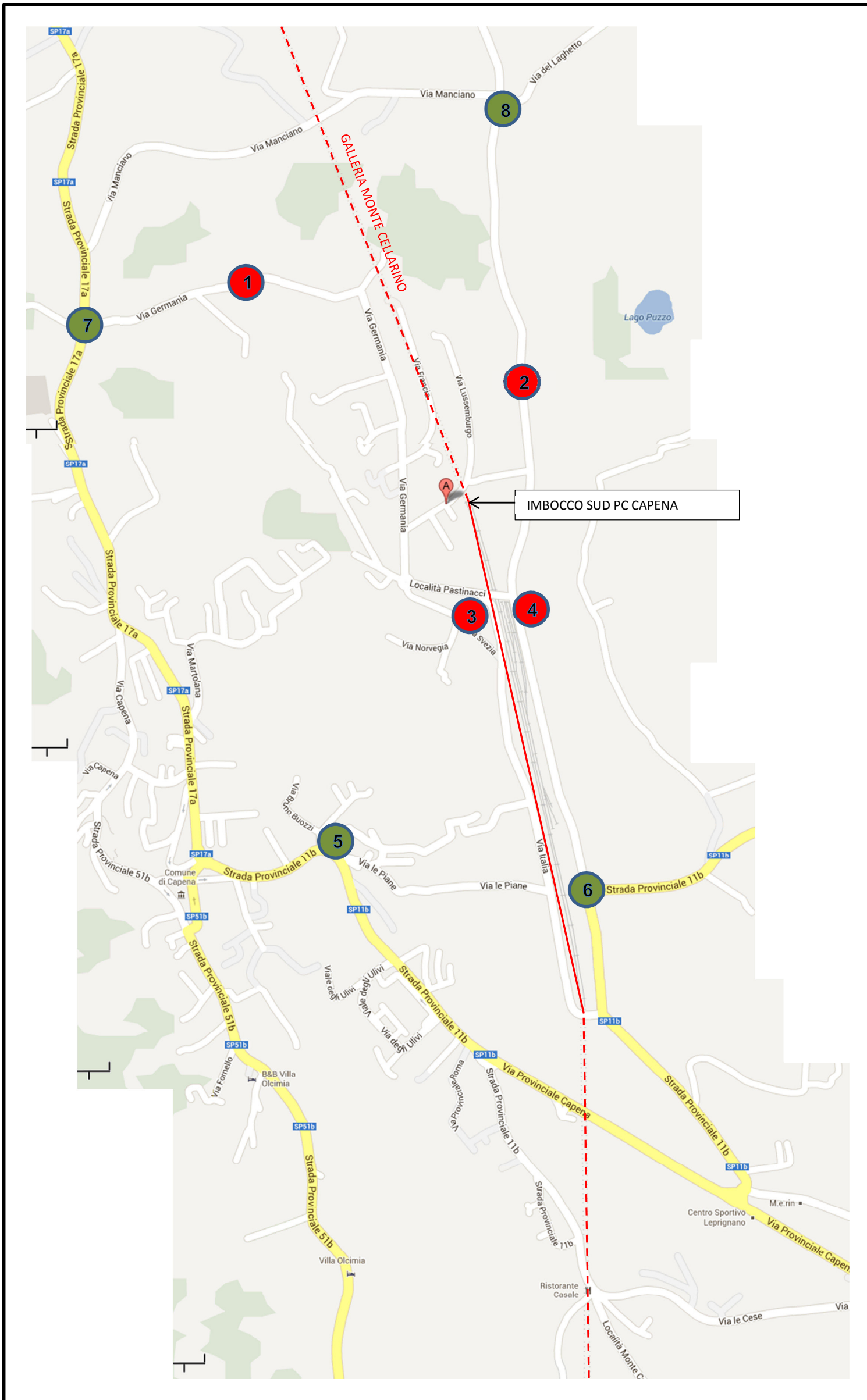
CHIUSURE PER ORDINE E SICUREZZA PUBBLICA – CHIUSURE PER VIABILITA'

IMBOCCO SUD CAPENA

CHIUSURE PER ORDINE E SICUREZZA PUBBLICA	
1) VIA GERMANIA	●
2) STRADA PROVINCIALE 11 B (ALTEZZA VIA LUSSEMBURGO)	●
3) VIA ITALIA/ LOCALITA' PASTINACCI (LATO OVEST DELLA FERROVIA)	●
4) STRADA PROVINCIALE 11 B/ LOCALITA' PASTINACCI (LATO EST DELLA FERROVIA)	●
1 – 2 – 3 – 4	Forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza)

CHIUSURE PER LA VIABILITA'	
5) STRADA PROVINCIALE 11 B/ VIA LE PIANE/ VIA BRUNO BUOZZI	●
6) STRADA PROVINCIALE 11 B (ALTEZZA VIA LE PIANE - LATO EST DELLA FERROVIA)	●
7) STRADA PROVINCIALE 17 A/ VIA GERMANIA	●
8) VIA MANCIANO/ VIA DEL LAGHETTO	●
5 – 6 – 7 - 8	Polizia Locale (Vigili Urbani di Capena)

	Tratto ferroviario all'aperto
	Tratto ferroviario in galleria



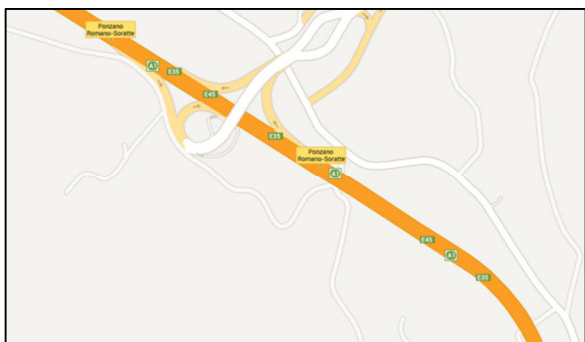
CHIUSURE PER ORDINE E SICUREZZA PUBBLICA – CHIUSURE PER VIABILITA'

IMBOCCO NORD SANT'ORESTE

CHIUSURE PER ORDINE E SICUREZZA PUBBLICA	
9) USCITA PONZANO ROMANO – SORATTE DELLA A1	
10) INTERSEZIONE TRA LA FERROVIA E LA STRADA DI USCITA DALLA A1	
11) IMBOCCO NORD GALLERIA SANT'ORESTE	
12) STRADA PROVINCIALE 30 B (INTERSEZIONE CON LA GALLERIA FERROVIARIA)	
9 - 10 - 11- 12	Forze dell'Ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza)

CHIUSURE PER LA VIABILITA'	
13) USCITA PONZANO ROMANO – SORATTE DELLA A1 (CONFINE	
14) STRADA PROVINCIALE 30 B	
13 - 14	Polizia Locale (Vigili Urbani di Sant'Oreste)

	Tratto ferroviario all'aperto
	Tratto ferroviario in galleria



CHIUSURA 9. PARTICOLARE DELLA USCITA PONZANO ROMANO – SORATTE DELLA A1.

