



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA TECNICA
UFFICIO PER LA PREVENZIONE INCENDI E IL RISCHIO INDUSTRIALE

Alle Direzioni centrali VF

Alle Direzioni regionali VF

Ai Comandi dei Vigili del fuoco

E, p.c.: All'Ufficio del Capo del C.N.VV.F.

Oggetto: *Norme di prevenzione incendi applicabili per la progettazione, realizzazione ed esercizio delle gallerie ferroviarie di cui al punto 80 dell'Allegato I al DPR 151/11.*

In relazione all'oggetto sono pervenute alcune richieste di chiarimento sulle norme di sicurezza antincendio applicabili alla realizzazione delle gallerie ferroviarie che hanno diretto impatto anche sui procedimenti di prevenzione incendi previsti dal DPR 151/11.

Su tali tematiche, questa Direzione centrale si è già espressa con nota prot. n. 14859 del 06.11.2017 indirizzata alla Commissione per le gallerie ferroviarie ex art 8 del DM 28.10.2005 che, ad ogni buon fine, si allega in copia.

Si sintetizzano, di seguito, i contenuti di tale nota che si ritengono di immediato interesse per le competenze dei Vigili del fuoco.

La normativa italiana, al momento cogente è rappresentata dal Decreto Ministeriale sulla Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie del 28/10/2005 (pubblicato in G.U.R.I. n. 83 del 08/04/2006).

La Commissione Europea (EC) ha elaborato la Specifica tecnica d'Interoperabilità sulla Sicurezza in Galleria (Safety in Railway Tunnels – d'ora in poi STI/SRT), approvata con il REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2014 ed entrata in vigore negli Stati Membri a partire dal 1° gennaio del 2015.

Nelle more dell'emanazione di una norma di aggiornamento che armonizzi la normativa italiana con le norme di interoperabilità si ritiene che sia il D.M. 28/10/2005 che le STI/SRT possano essere considerate validi riferimenti applicabili in maniera alternativa.

Resta inteso che il progettista dovrà dimostrare la conformità del progetto a tutte le misure di sicurezza previste dalla normativa scelta come riferimento.

IL DIRETTORE CENTRALE
(CAVRIANI)

(documento firmato digitalmente)



CAVRIANI MARCO
MINISTERO
DELL'INTERNO
08.01.2021 12:44:23
UTC



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA TECNICA

Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Terza Sezione
Commissione gallerie ferroviarie
carlo.ricciardi@mit.gov.it

E p.c.

All' Ufficio del Capo del CNVVF

Alla Direzione Centrale Emergenza e
Soccorso Tecnico

Oggetto: *“Relazione Generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie relativa all'anno 2016”*

Con nota prot. n. RFI-DTC\A0011\P\2017\0002278 Rete Ferroviaria Italiana, ha trasmesso la *“Relazione Generale annuale sullo stato della sicurezza delle gallerie relativa all'anno 2016*. Con riferimento a taluni aspetti segnalati nella nota di accompagnamento, relativi alla safety delle gallerie ferroviarie, si riportano le seguenti osservazioni.

1. Norme di interoperabilità ferroviaria - Sicurezza delle gallerie ferroviarie ed approccio normativo

La norma nazionale italiana, ancora cogente, è il Decreto Ministeriale sulla Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie del 28/10/2005 (*Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 83 del 08/04/2006*). La Commissione Europea (EC) ha elaborato la Specifica tecnica d'Interoperabilità sulla Sicurezza in Galleria (Safety in Railway Tunnels – d'ora in poi TSI/SRT), approvata con REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2014 ed entrata in vigore negli Stati Membri UE dal 1° Gennaio del 2015.

Ai progetti per sottosistemi nuovi, rinnovati o ristrutturati che, al momento della pubblicazione del regolamento, siano in una fase avanzata di sviluppo o che formino oggetto di un contratto in corso, si applicano i concetti tecnici del precedente testo della STI (Decisione 2007), laddove non in contrasto con il DM 28.10.2005.

Circa l'elaborazione della nuova norma, che dovrebbe armonizzare alcune previsioni contrastanti tra la normativa cogente e le norme di interoperabilità (cosiddetto *over design*), si è dell'avviso che la lettura testuale dell'art 53 comma 2 della legge 24 marzo 2012, n. 27 all' *“ Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea,..... ”*, conceda agli Stati Membri la possibilità di dotarsi (*senza differenziare le infrastrutture in esercizio da quelle in progettazione ed in fase di realizzazione*), alcune misure volte al miglioramento delle condizioni di sicurezza, purché queste non vengano a costituire ostacolo all'interoperabilità.

COPIA DI LAVORO



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA TECNICA

In seno ai tavoli Tecnici istituiti dal Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per gli aspetti antincendio, gli esponenti del C.N.VV.F. ribadiscono la posizione per cui il livello attuale di sicurezza delle gallerie ferroviarie esistenti non deve essere ridotto e propongono l'adozione, per la gallerie esistenti, di norme volte al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

2. Piani di Emergenza ed esercitazioni periodiche

La necessità di implementare i Piani di Emergenza e Soccorso con il fine di addivenire a condizione propedeutica per la messa in esercizio di una galleria ferroviaria, sia essa esistente o nuova, è stata decretata dal Ministro dell'Interno con nota 23521 del 27/05/2010 e riguarda adempimenti del gestore RFI, rimandando ai rapporti tra le amministrazioni pubbliche la soluzione di eventuali problematiche emerse nei tavoli di definizione dei Piani stessi.

Le norme applicabili in nessun caso sottopongono la concessione dell'esercizio delle infrastrutture ferroviarie all'avvenuta redazione dei Piani di Emergenza.

I Piani di Emergenza e Soccorso contemplan l'esigenza di garantire specifiche strategie organizzative nella particolare materia del soccorso pubblico che fa capo ai servizi pubblici dello Stato ed, in particolare, al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco ed ai Servizi Sanitari. A tal fine sono state emanate, nel corso del tempo, specifiche indicazioni da parte del C.N.VV.F.

In ultimo è stata emanata, a completamento del quadro tecnico/amministrativo, la circolare EM 14343/2015, ove sono fornite indicazioni relative al ruolo dei Vigili del Fuoco nell'ambito dei Piani di Emergenza di cui al DM 28.10.2005.

La circolare contiene indicazioni operative nonché misure gestionali ritenute idonee per dare compiuta attuazione alle operazioni di soccorso richieste agli enti pubblici, secondo gli obiettivi fissati dalle norme di interoperabilità ferroviaria.

Tale circolare è stata diramata ai Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco per l'esigenza, più volte rappresentata da RFI, di adottare ogni strumento utile al completamento della redazione dei piani di emergenza per le gallerie ferroviarie e prevede che i Comandi indichino le predisposizioni che devono essere richieste al gestore in fase di attuazione delle operazioni di soccorso tenendo conto dello scenario incidentale.

Essa prevede anche che, in caso di incidente, le azioni previste nel piano di emergenza siano attuate nei tempi e con le modalità realmente possibili in funzione delle reali dotazioni e delle condizioni di accessibilità alla infrastruttura.

Coerentemente con il fatto che è onere del gestore dell'infrastruttura garantire le condizioni di sicurezza e di accessibilità per i soccorritori, il gestore stesso dovrà indicare le reali predisposizioni gestionali e la relativa tempistica per la messa a disposizione dei servizi pubblici.

Di conseguenza, in caso di incidente, i Vigili del Fuoco opereranno in modo commisurato alle reali predisposizioni ed alla tempistica di reperimento delle stesse da parte del gestore, come

COPIA DI LAVORO



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA TECNICA

delineato nella matrice di praticabilità delle operazioni di soccorso contenuta nella stessa circolare EM 14343/2015.

Rimanendo ferma la condivisione delle perplessità rappresentate da alcuni Comandi provinciali VF relative alla praticabilità delle azioni di soccorso in alcune gallerie, non si ravvisano elementi contenuti nella circolare DCEMER prot. n. 143434/2015 che possano essere stati di ostacolo alla predisposizione dei Piani di Emergenza e Soccorso da parte delle Prefetture, come lasciato intendere nella nota prot. n. RFI-DTC\A0011\P\2017\0002278 di RFI.

Infine, una particolare attenzione deve essere rivolta alle esercitazioni periodiche che devono realizzate su scala reale ed essere svolte in maniera da prevedere risultati chiari di valutazione.

In particolare, gli oneri derivanti da tali esercitazioni che, si rammenta afferiscono agli adempimenti gestionali del gestore, devono essere posti a carico di RFI.

3. Sistemi di comunicazione in galleria, automezzi speciali per l'accesso in galleria ferroviaria e messa in sicurezza delle alimentazioni elettriche.

Per 50 gallerie ferroviarie più lunghe di 5000 m, con note del 16 dicembre 2011 e 14 dicembre 2012, RFI ha prospettato al C.N.VV.F.:

- la possibilità della fornitura immediata di 50 APS bimodali da dislocare nei distaccamenti VV.F. competenti territorialmente, come previsto dal punto 2.2.3 dell'Allegato II del DM 28.10.2005,
- la fornitura di apparati portatili GSM-R per le comunicazioni tra VF e gestore, sfruttando l'esistente rete GSM-R in alcune gallerie,
- l'erogazione di corsi per permettere alle squadre di soccorso di applicare i fioretti di cortocircuito per la messa a terra delle linee di contatto a 3 kVcc.

Si rammenta che il mezzo bimodale era previsto dal disposto normativo DM 28.10.2005 e, ad oggi, il CNVVF risulta assegnatario di n. 4 automezzi di tale tipo. Tale automezzo costituisce una "*misura di carattere operativo gestionale* atta alla *facilitazione del soccorso*" a seguito di incidente.

Appare da subito evidente che, in alcun modo, tale dotazione possa compensare o anche contribuire a migliorare le condizioni sfavorevoli all'evacuazione dalla galleria, come l'assenza di imbocchi, di uscite intermedie o di vie di esodo. L'analisi della normativa ferroviaria evidenzia, inoltre, che il mezzo su rotaia è equiparato ad un carrello ferroviario per cui l'avviamento al piano del ferro e la conduzione dello stesso su rotaia è subordinata, anche in caso di emergenza, ad una particolare abilitazione che può essere rilasciata esclusivamente da formatori accreditati da ANSF, e quindi il CNVVF non può agire con tale mezzo con proprio personale VF in autonomia sulla strada ferrata.

Per le comunicazioni in galleria ferroviaria, il sistema GSM-R proposto da RFI, laddove esistente, si ritiene possa trovare utile applicazione per la comunicazione fra personale RFI e

COPIA DI LAVORO

COPIA DI LAVORO

In merito alle tematiche poste (comunicazione in galleria, automezzi speciali per l'accesso in galleria ferroviaria e messa in sicurezza delle alimentazioni elettriche) le posizioni assunte e più sopra descritte saranno mantenute nei tavoli di definizione normativa cui partecipa il CNVVF,

estrane agli ambiti di intervento usuali del CNVVF.

dei gestori, problematiche come quelle dell'accesso al piano del ferro che risultano ben normative ed

Inoltre, si nutrono perplessità sulla possibilità di risolvere in autonomia, senza il contributo

essere compensata totalmente ricorrendo a particolari procedure di soccorso.

Resta inteso che, la mancata adozione delle misure previste dal DM 28.10.2005 non può

ferroviarie.

nel cercare soluzioni alle problematiche, sia normative che emergenziali, attinenti le gallerie

I passaggi più sopra descritti evidenziano come il CNVVF si sia proposto quale parte attiva

Conclusioni

evidente della messa a terra.

di tale azione è, in ogni caso, a carico del gestore e dovranno comprendere la fasi di accertamento

concorso dei VF alla messa a terra della linea di contatto, dovranno esplicitare che la responsabilità

Eventuali soluzioni che nell'ambito dei Piani di Emergenza e Soccorso prevedano il

tensione, alla conseguente messa a terra manuale delle linee di contatto.

gestore della rete che, con procedure e tempistiche definite nel Piano di Emergenza e Soccorso,

integrati di sezionamento e di messa a terra delle linee di contatto (punto 1.4.9. dell'allegato II del

D.M. 28.10.2005) la messa a terra deve essere realizzata con intervento di personale dipendente del

Per quanto attiene alla messa a terra della linea di contatto, qualora non presenti dispositivi

tra VF e Gestore.

dell'adeguamento delle gallerie ai disposti normativi citati, e solo per le finalità di comunicazione

necessarie per la gestione del traffico ferroviario, è di carattere temporaneo e provvisorio nelle more

squadre di Vigili del Fuoco sfruttando le esistenti reti di radiopropagazione GSM R attualmente

Per quanto sopra il ricorso ad apparati portatili con tecnologia GSM-R, idonei all'uso di

attrezzature di comunicazione".

STI/SRT per cui " il sistema deve permettere alle squadre di emergenza di utilizzare le loro

comunicazione in emergenza dei servizi pubblici di soccorso la peculiare caratteristica definita nelle

gestione dell'emergenza debbano essere distinte e separate, rimanendo assegnato al sistema di

Le comunicazioni necessarie per la gestione del traffico ferroviario e quelle necessarie per la

Pur tuttavia le norme di interoperabilità ed il DM 28.10.2005 sanciscono che i sistemi per

nell'ambito delle esercitazioni periodiche i limiti di funzionamento.

singolo Comando, come delineato con nota DCEMER n. 15721 del 4.9.2017, evidenziandone

andrà effettuata sulla base delle indicazioni presenti nei Piani di Emergenza di competenza del

soccorritori VF e a tal proposito la distribuzione degli apparati GSM R ROG 100 ai Comandi,

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA TECNICA

Ministero dell'Interno





Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
DIREZIONE CENTRALE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA TECNICA

nonché in seno alla Commissione di cui all'art. 8 del DM 28.10.2005, e in sede locale nell'ambito dei procedimenti di prevenzione incendi, anche considerando che ragioni di uniformità normativa impongono l'adozione di provvedimenti e posizioni omogenee per tutti i soggetti interessati dalle norme medesime e che RFI non è l'unico gestore di infrastrutture ferroviarie interessato dal tale problematica.

IL DIRETTORE CENTRALE

(LITTORIO)

COPIA DI LAVORO