



DELIBERA DEL DIRETTORE GENERALE

398 / 2020 del 23/12/2020

Oggetto: APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE TRA AREU, IL DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE E TRENITALIA SPA PER L'ALLESTIMENTO, L'ATTIVAZIONE E LA GESTIONE DEL TRENO "SANITARIO"



OGGETTO: APPROVAZIONE DELLA CONVENZIONE TRA AREU, IL DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE E TRENITALIA SPA PER L'ALLESTIMENTO, L'ATTIVAZIONE E LA GESTIONE DEL TRENO "SANITARIO"

vista la seguente proposta di deliberazione n. 569/2020, avanzata dal Direttore della Struttura Complessa Affari Generali e Legali

IL DIRETTORE GENERALE

PREMESSO che l'Azienda Regionale Emergenza Urgenza, nell'ambito dei LEA, garantisce su tutto il territorio regionale (rif. Art.16 L.33/2009 così come modificato dalla L.R. n. 23 dell'11 agosto 2015, art.1 co.1 let.v), tra le altre funzioni, lo svolgimento e il coordinamento intra regionale e interregionale delle funzioni a rete relative all'indirizzo, al coordinamento e al monitoraggio dell'attività di emergenza urgenza extra ospedaliera come modificata dalla L.R. 11 agosto 2015 n.23 e dalla L.R. n. 22 del 10.12.2019 "Seconda legge di semplificazione 2019" la DGR 2701 del 23.12.2019 "Costituzione Agenzia Regionale Emergenza Urgenza (AREU) e, infine, del numero unico nazionale 116.117 per l'accesso ai servizi di cure mediche non urgenti e altri servizi sanitari, la cui attivazione concorre alla gestione della domanda assistenziale a bassa intensità/priorità (Centrale Operativa Integrata- ex Centrale Operativa Continuità Assistenziale-CO.CA);

PREMESSO che nel corso dell'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia COVID-19, il Dipartimento della protezione civile, Trenitalia SpA e AREU hanno lavorato in modo congiunto al progetto di un treno "sanitario" opportunamente allestito con postazioni di terapia intensiva per essere impiegato, oltre che nel contesto della pandemia da COVID-19, anche nell'ambito di ulteriori eventi emergenziali, anche internazionali, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, MEDEVAC (MEDical EVACuation), PMA (Posto Medico Avanzato);

RITENUTO che il progetto rappresenti un modello di gestione innovativo e di interesse per la collettività;

PRECISATO che le parti dell'accordo assumono specifici impegni correlati alle attività di spettanza nell'esecuzione dello stesso e che AREU assume l'impegno della gestione della parte sanitaria del progetto con allestimento del treno e gestione delle risorse messe a disposizione dal sistema sanitario regionale, secondo le specifiche competenze attribuite dalla Regione Lombardia;

RITENUTO, quindi, opportuno procedere con la sottoscrizione dell'accordo completato dagli allegati che ne costituiscono parte integrante e con l'impegno di sottoscrivere specifici accordi operativi nelle aree di interesse e che si renderanno necessari;

PRECISATO che nella convenzione sono disciplinati tutti gli aspetti funzionali all'operatività del progetto;

PRESO ATTO della dichiarazione, di seguito allegata quale parte integrante e sostanziale della deliberazione, resa dal Proponente del procedimento che attesta la completezza, la regolarità tecnica e la legittimità del presente provvedimento;

ACQUISITI i pareri favorevoli del Direttore Amministrativo e del Direttore Sanitario, resi per quanto di specifica competenza ai sensi dell'art.3 del D.Lgs.n.502/1992 e s.m.i.;

DELIBERA

Per tutti i motivi in premessa indicati e integralmente richiamati:

1. di prendere atto della sottoscrizione dell'accordo convenzionale tra AREU, il Dipartimento della Protezione civile e Trenitalia SpA relativo all'allestimento, l'attivazione e la gestione del treno "sanitario" con una durata prevista fino al 03 ottobre 2023;
2. di disporre che le strutture aziendali interessate devono farsi carico di tutti gli adempimenti derivanti dalla stessa anche con utilizzo della donazione di euro 260.000,00 della Fondazione Elisabetta Franchi Onlus e Betty Blu SpA accettata con delibera n. 182 del 2020;
3. di prevedere che gli eventuali oneri di bilancio che dovessero derivare dall'attuazione della convenzione di cui al precedente punto n. 1 dovranno essere quantificati nei relativi atti e provvedimenti e registrati sui connessi conti del bilancio di AREU;
4. di dare atto che il responsabile della convenzione per AREU è il Dott. Federico Federighi, Direttore della S.S.D. Maxiemergenze;
5. di dare atto che, ai sensi della L. n. 241/1990, responsabile del presente procedimento è la Dott.ssa Domenica De Giorgio Dirigente della S.C. Affari Generali e Legali di AREU;
6. di disporre la trasmissione del presente provvedimento alle Strutture aziendali interessate;
7. di disporre che vengano rispettate tutte le prescrizioni inerenti alla pubblicazione sul portale web aziendale di tutte le informazioni e i documenti richiesti e necessari ai sensi del D.Lgs. n. 33/2013 e s.m.i., c.d. Amministrazione Trasparente;
8. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento all'Albo Pretorio on line dell'Azienda, dando atto che lo stesso è immediatamente esecutivo (ex art. 32 comma 5 L. n. 69/2009 s.m.i. e art. 17 comma 6 L.R. n. 33/2009).



La presente delibera è sottoscritta digitalmente, ai sensi dell'art. 21 D.Lgs. n. 82/2005 e s.m.i., da:

Il Direttore Amministrativo Luca Filippo Maria Stucchi

Il Direttore Sanitario Giuseppe Maria Sechi

Il Direttore Generale Alberto Zoli

CONVENZIONE PER L'UTILIZZO DEL TRENO SANITARIO

TRA

Trenitalia S.p.A. (di seguito, per brevità, indicata come "Trenitalia"), rappresentata dal Direttore Passeggeri Long Haul, Ing. Paolo Attanasio;

E

Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri (di seguito, per brevità, indicato come "Dipartimento"), rappresentato dal Capo del Dipartimento, dr. Angelo Borrelli;

E

Azienda Regionale Emergenza Urgenza della Regione Lombardia (di seguito, per brevità, indicata come "AREU") rappresentata dal Direttore Generale, dr. Alberto Zoli;

(Trenitalia, il Dipartimento e AREU, come sopra costituite, congiuntamente, anche definite "Parti" e singolarmente "Parte");

PREMESSO

- a) che l'art. 4, comma 2, del D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1 prevede che le strutture componenti del Servizio nazionale di protezione civile possono stipulare convenzioni con le strutture operative e i soggetti concorrenti di cui all'articolo 13, comma 2, del medesimo decreto o con altri soggetti pubblici;
- b) che tra i soggetti concorrenti sono contemplate le aziende del servizio sanitario nazionale, società e altre organizzazioni pubbliche o private che svolgono funzioni utili per le finalità di protezione civile;
- c) che, al fine di concertare aspetti di particolare importanza inerenti ai rapporti tra il Dipartimento e il Gruppo FS, con riferimento alla definizione degli interventi e della struttura organizzativa necessaria per fronteggiare gli eventi calamitosi, in data 03 Ottobre 2018 è stata sottoscritta tra il Gruppo FS Italiane ed il Dipartimento una Convenzione d'intesa di durata quinquennale;
- d) che AREU è l'Ente sanitario che coordina e dirige l'emergenza e urgenza in Regione Lombardia regolamentata dall'art. 16 della L.R. n. 33/2009, così come modificata dalle LLRR. n. 23/2015 e n. 22/2019, e attivata con DGR n. 6994/2008, con il compito di attuare la programmazione e il controllo in materia di emergenza urgenza extra-ospedaliera, garantendo il coordinamento intra-regionale e interregionale, l'indirizzo, la gestione, lo svolgimento, il monitoraggio della rete dell'emergenza e operando in raccordo con il sistema di protezione civile per far fronte alle grandi emergenze;

- e) che Trenitalia, società del Gruppo FS, esercita l'attività e il servizio di trasporto passeggeri ferroviario, garantendo altresì l'attuazione e la gestione di ogni iniziativa e servizio nel campo dei trasporti;

VISTI

- a) i contenuti della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 giugno 2016 "Individuazione della centrale remota operazioni soccorso sanitario (CROSS) e dei referenti sanitari regionali in caso di emergenza nazionale"; e
- b) i contenuti del DPCM 28 Giugno 2011, Indirizzi operativi per l'attivazione e la gestione di moduli sanitari in caso di catastrofe, G.U. n. 250, 26 Ottobre 2011;

CONSIDERATO

- a) che Trenitalia a seguito della nota ricevuta dal Capo Dipartimento prot. COVID 0018238 del 01/04/2020 inviata a FS Italiane, per l'attuazione del progetto si è prontamente attivata con AREU per la realizzazione di un treno charter a bordo del quale possa essere fornita assistenza a malati e feriti da parte di personale sanitario autorizzato e, pertanto, denominato "Treno Sanitario";
- b) che AREU, in qualità di Azienda regionale a cui è demandato il coordinamento e la gestione dell'emergenza urgenza sanitaria extra-ospedaliera, si è resa disponibile a collaborare al progetto, in linea con quanto disposto anche dalla normativa regionale in materia e dalle ordinanze del soggetto attuatore per la Regione Lombardia;
- c) che il Treno Sanitario – anche ai fini della normativa applicabile – non è un trasporto di malati e feriti con veicoli equipaggiati, bensì un treno charter mediante il quale il personale sanitario messo a disposizione da AREU presta assistenza sanitaria a bordo, sia durante il trasporto dei passeggeri da un luogo ad un altro, sia in caso di allestimento di Posto Medico Avanzato in stazione;
- d) che le Parti definiscono le finalità e i reciproci impegni per l'utilizzo del Treno Sanitario con la presente Convenzione e con specifici accordi operativi che le Parti concluderanno successivamente come definito dal successivo art.8, ferma restando la disciplina contenuta nella presente Convenzione.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO SI STIPULA QUANTO SEGUE

ARTICOLO 1

OGGETTO DELLA CONVENZIONE

La presente convenzione disciplina l'allestimento, l'attivazione e la gestione tecnico amministrativa del c.d. Treno Sanitario, realizzato in collaborazione con il Gruppo ferrovie e AREU, per assicurare l'assistenza sanitaria nel trasporto di malati e feriti sull'intero territorio nazionale ed europeo al verificarsi degli scenari indicati all'articolo 3 e su richiesta del Dipartimento della protezione civile.

ARTICOLO 2

DESCRIZIONE DEL TRENO SANITARIO

Trenitalia, in collaborazione con AREU, ha allestito un Treno Sanitario modulare per l'assistenza sanitaria nel trasporto di malati e feriti sull'intero territorio nazionale ed europeo.

Il Treno Sanitario è in grado di passare da attività sanitaria di primo livello fino all'attivazione di unità mobili di rianimazione con carrozze speciali equipaggiate con presidi ed elettromedicali avanzati, garantendo elevati livelli di assistenza sanitaria.

Il Treno Sanitario è composto da 2 (due) locomotive elettriche, una in testa ed una in coda, necessarie per migliorare l'affidabilità del trasporto ed a velocizzare le operazioni di manovra, nonché da 8 (otto) carrozze equipaggiate per il primo soccorso, per l'assistenza sanitaria e per il trasporto dei malati e del personale sanitario, suddivise come segue:

- n. 3 (tre) vetture barellate per il trasporto di pazienti di terapia intensiva anche infettivi-contagiosi o in bio-contenimento (in base al numero degli specifici presidi disponibili), fino ad un massimo di n. 7 per carrozza;
- n. 1 (una) carrozze con posti a sedere e/o letto destinata all'alloggio del personale di assistenza sanitario con allestimento adeguato al riposo;
- n. 1 (una) carrozza con zona spogliatoio/filtro, sala riunioni e zona ristoro;
- n. 1 carrozza adibita a magazzino farmaci e presidi, oltre che supporto logistico;
- n. 2 (due) carrozze tipo bagagliaio per alloggiamento del materiale sanitario e dei gruppi elettrogeni per l'alimentazione degli apparati medicali.

ARTICOLO 3

SCENARI DI UTILIZZO DEL TRENO

Il Treno Sanitario consente di superare le limitazioni tecniche delle strutture campali attendate e del trasporto su gomma nell'ambito di contesti emergenziali di cui all'art. 7, comma 1, lettera c) del decreto legislativo n. 1 del 2018 per i quali sia stato dichiarato lo stato di mobilitazione nazionale ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo n 1 del 2018 o di emergenza nazionale di cui all'articolo 24 del decreto legislativo n. 1 del 2018 o in caso di emergenze internazionali ai sensi dell'articolo 29 e per le attività esercitative di cui agli articoli 2 ed 8 del medesimo decreto.

Il Treno Sanitario – richiesto nelle modalità congiuntamente definite dalle Parti nell'allegato 1 – potrà essere impegnato, oltre che nel contesto della pandemia da COVID-19, anche nell'ambito di ulteriori eventi emergenziali, anche internazionali, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, MEDEVAC (MEDical EVACuation).

Il Treno Sanitario può eventualmente essere allestito con altre carrozze specifiche, laddove nella disponibilità di Trenitalia (quali, a titolo esemplificativo, sale diagnostiche, laboratori di supporto al personale operante a bordo) per svolgere anche la funzione di Posto Medico Avanzato direttamente

presso l'area colpita dall'emergenza e operando "in loco" con il personale sanitario che provvede alla stabilizzazione e al trattamento intensivo dei pazienti dell'area.

Previa informativa al Dipartimento e ad AREU, il Treno Sanitario nell'allestimento base potrà essere utilizzato da Trenitalia per la gestione di altre tipologie di trasporto sanitario e non, o per altri scenari, assicurando comunque la priorità di utilizzo nell'ambito delle emergenze di rilievo nazionale.

ARTICOLO 4

CONTRIBUTO DELLE PARTI

Nell'ottica di una proficua collaborazione e di un miglior coordinamento della gestione delle situazioni di emergenza, preliminarmente si stabilisce che ciascuna Parte, esclusivamente per le attività di propria competenza, garantisca l'esecuzione degli impegni assunti e si obblighi a mantenere l'altra Parte ovvero le altre Parti sollevata/e ed indenne/i, anche giudizialmente, da ogni responsabilità, danno e spesa in relazione ad eventuali azioni, pretese e rivalse, anche di terzi, connesse o comunque derivanti dall'esecuzione della presente Convenzione, per fatto proprio o dei propri dipendenti, collaboratori o a questi direttamente o indirettamente ricollegabili, ovvero volontari, salva l'ipotesi in cui il pregiudizio sia imputabile a dolo o colpa grave dell'altra Parte/delle altre Parti.

Nello specifico, le Parti si impegnano ciascuna nelle attività di seguito individuate:

A) Trenitalia:

- garantisce la circolazione del Treno Sanitario nel rispetto delle norme e regole tecniche applicabili all'esercizio ferroviario sia sul territorio italiano sia all'estero;
- assicura la manutenzione ordinaria e straordinaria e la revisione periodica del Treno medesimo;
- si impegna a mettere a disposizione delle altre parti le soluzioni proposte al fine di garantire la realizzazione di un percorso di filtro tra le carrozze adibite al trasporto dei pazienti e le carrozze destinate al personale;
- si impegna a implementare un trattamento per l'aria in ingresso per le carrozze che trasportano i pazienti e a rendere le carrozze destinate alle attività sanitarie conformi a quanto indicato nell'allegato 5;
- fornisce il personale di bordo necessario per la regolare circolazione del Treno Sanitario;
- partecipa, in collaborazione con il Dipartimento e le strutture territoriali di Protezione Civile e AREU alle attività esercitative di protezione civile finalizzate alla gestione di un'emergenza sanitaria o di altra natura con il trasporto ferroviario di feriti e/o pazienti che necessitano di assistenza sanitaria, nei tempi e nei modi concordati tra le Parti;
- prevede, in collaborazione con il Dipartimento e le strutture territoriali di Protezione Civile e

AREU, le attività formative per il personale sanitario e viaggiante che opererà sul Treno Sanitario relativamente alla dislocazione delle apparecchiature.

B) Dipartimento:

- richiede l'attivazione del Treno Sanitario ad AREU per operazioni di trasferimento intraregionale, interregionale o sul territorio europeo se necessario, dei pazienti e assicura il coordinamento tramite la Centrale Remota Operativa Soccorsi Sanitari (CROSS);
- concede il proprio logo da apporre sulle carrozze del treno, da utilizzare solo in caso di attivazione da parte del Dipartimento;
- assicura il concorso delle strutture operative del Servizio nazionale di protezione civile, in accordo con la Regione/Provincia Autonoma interessata dall'evento, a supporto delle attività di assistenza e trasporto;
- nel caso di permanenza in loco, per le attività sanitarie in corso di maxiemergenza, assicura –in accordo con le Regioni/Province Autonome–l'attivazione delle risorse del Servizio Nazionale della Protezione Civile necessarie per il trattamento sanitario sul territorio di riferimento;
- assicura il coordinamento delle attività in caso di trasferimenti di pazienti in ambito europeo tramite la Centrale Remota Operativa Soccorsi Sanitari (CROSS);
- partecipa, in collaborazione con Trenitalia e AREU alle attività esercitative di protezione civile finalizzate alla gestione di un'emergenza sanitaria o di altra natura con il trasporto ferroviario di feriti e/o pazienti che necessitano di assistenza sanitaria, nei tempi e nei modi concordati tra le Parti;

C) AREU:

- su istanza del Dipartimento, richiede a Trenitalia la messa in esercizio del Treno Sanitario;
- assicura la presenza del personale sanitario e tecnico per il tempo necessario all'operatività delle operazioni di trasporto sanitario. La determinazione in ordine alla composizione e alla durata dell'ingaggio del proprio personale riferito alle singole missioni è di esclusiva competenza di AREU;
- ha la facoltà di avvalersi, a seconda delle singole situazioni di intervento del Treno Sanitario, anche di personale sanitario e tecnico appartenente ad altre realtà regionali, sulla base di specifici accordi;
- assicura la fornitura e la manutenzione delle apparecchiature biomediche che possano garantire la prima operatività e funzionalità del Treno Sanitario attraverso la loro messa a disposizione;
- conserva tutte le apparecchiature biomediche rimovibili presso un proprio idoneo magazzino e le disloca sul Treno Sanitario nel momento dell'attivazione dello stesso, secondo una procedura

che sarà definita tra le Parti;

- effettua con cadenza almeno semestrale, la verifica degli allestimenti anche attraverso il montaggio e smontaggio di tutte le apparecchiature biomediche e di quant'altro necessario;
- fornisce il materiale sanitario di consumo e i farmaci necessari per gestire, a ogni attivazione, l'avvio dell'assistenza prestata sul Treno Sanitario;
- assicura che tutte le apparecchiature biomediche, gli allestimenti, il materiale sanitario di consumo, i farmaci e qualsiasi altro bene e/o materiale presente a bordo del Treno Sanitario siano idonei all'uso, rispondenti a tutti i requisiti della normativa vigente, adeguatamente mantenuti/conservati nonché coperti da idonea polizza assicurativa anche in ordine al furto e incendio e sono sotto sua esclusiva responsabilità e custodia, manlevando Trenitalia da ogni responsabilità al riguardo salvo eventi attribuibili a chiara responsabilità della stessa;
- garantisce che il personale medico, infermieristico e tecnico che presta la propria attività all'interno del Treno Sanitario, sia tutelato secondo le disposizioni normative e contrattuali vigenti;
- concede il proprio logo da apporre sulle carrozze del treno da utilizzare solo in caso di attivazione da parte del Dipartimento;
- partecipa, in collaborazione con il Dipartimento e le strutture territoriali di Protezione Civile e Trenitalia alle attività esercitative di protezione civile finalizzate alla gestione di un'emergenza sanitaria o di altra natura con il trasporto ferroviario di feriti e/o pazienti che necessitano di assistenza sanitaria, nei tempi e nei modi concordati tra le Parti;
- valuta con il proprio personale e in accordo con il personale che richiede il trasferimento dei pazienti che sussistano le condizioni per il trasporto in sicurezza degli stessi.

ARTICOLO 5

RESPONSABILITÀ E MANLEVA

- Le Parti con la sottoscrizione della presente Convenzione assumono, ognuna per quanto di rispettiva competenza, le responsabilità connesse a eventuali danni causati a persone o beni in occasione del servizio di trasporto e prestazione di cure sanitarie oggetto della stessa.
- Trenitalia ed AREU si impegnano a sottoscrivere idonea copertura assicurativa ovvero a gestire in proprio il rischio derivante da tutte le attività di rispettiva competenza.
- Le Parti non assumono alcuna responsabilità per inosservanza, da parte degli altri soggetti di leggi, regolamenti ed altre norme dello Stato italiano o di altri Stati interessati dalla circolazione del Treno Sanitario, compresi i casi in cui si verificano ritardi o altri inconvenienti alla circolazione, per detta inosservanza.
- Trenitalia non risponde per condotte riconducibili a responsabilità dirette o indirette di altre

imprese ferroviarie che debbano prestare la loro opera in relazione al servizio di trasporto di cui alla Convenzione, ma è tenuta a porre in essere tutte le azioni che le derivano dai rapporti in essere con le medesime.

- Le Parti si danno reciprocamente atto che qualora dovessero esserci richieste danni che risultassero non coperte in termini assicurativi o che non trovassero copertura nei fondi destinati alla gestione in proprio del rischio attiveranno tutte le azioni utili alla soluzione dei casi.
- In relazione agli specifici scenari di utilizzo del treno sanitario e ai rischi ad essi connessi, le Parti si impegnano a garantire la copertura dei rischi di rispettiva competenza con la modalità ritenuta più idonea (es. assicurazione o fondi creati allo scopo).
- Le Parti danno atto che le disposizioni di cui al quinto e sesto punto del presente articolo non trovano applicazione per il Dipartimento della protezione civile.

ARTICOLO 6

APPONTAMENTO DEL VIAGGIO E ASSISTENZA IN CORSO DI VIAGGIO

Trenitalia si impegna a mettere a disposizione di AREU il Treno Sanitario prima dell'orario di partenza per le operazioni di allestimento secondo le modalità che saranno specificate negli accordi operative comunque tenuto conto delle necessità organizzative di Trenitalia medesima e compatibilmente con quanto consentito dalle reti ferroviarie.

In caso di eventi straordinari (a titolo esemplificativo, interruzione di linea, guasto, avverse condizioni meteorologiche), Trenitalia garantisce il monitoraggio dell'andamento del trasporto. AREU si impegna a garantire l'assistenza sanitaria ai pazienti presenti sul treno, anche in caso di eventuali criticità alla circolazione ferroviaria.

Il Dipartimento si impegna a mettere a disposizione le risorse del Servizio Nazionale di Protezione Civile che dovessero essere necessarie per fronteggiare situazioni impreviste nel corso del trasferimento dei pazienti.

ARTICOLO 7

ONERI FINANZIARI E MODALITÀ DI RIMBORSO

I costi del servizio vengono quantificati in relazione alla distanza del trasporto, sulla base dei parametri di cui all'unità tabella (All. 3a/3b), tenendo conto del contesto emergenziale, dei costi di esercizio (traccia e costo del personale di macchina e di bordo, quest'ultimo limitatamente alle spese vive e alle ore di straordinario), e degli oneri da sostenere per la pulizia e la sanificazione.

Eventuali modifiche e/o aggiornamenti della suddetta tabella dovranno essere oggetto di tempestiva notifica da parte di Trenitalia.

Il costo del personale sanitario e tecnico e il costo dei beni, dei materiali sanitari e dei farmaci è a carico di AREU per gli interventi resi in Regione Lombardia, mentre è a carico di altra

amministrazione in caso di attivazione del Treno Sanitario fuori dal territorio lombardo.

In caso di utilizzo del treno al di fuori del contesto emergenziale (es. stato di mobilitazione nazionale, esercitazioni, emergenze internazionali), la determinazione dei costi e delle modalità di rimborso saranno disciplinate con apposito accordo operativo.

A seguito della dichiarazione dello stato d'emergenza e della conseguente attivazione del Treno Sanitario, il Dipartimento provvederà al rimborso degli oneri finanziari sostenuti da AREU e Trenitalia.

A tal fine, le suddette parti dovranno trasmettere al Dipartimento della Protezione Civile - Ufficio del Direttore operativo per il coordinamento dell'emergenze - una richiesta formale di rimborso, accompagnata da un dettagliato rendiconto dei costi sostenuti, in conformità a quanto previsto dallo specifico Accordo operativo.

Il rimborso sarà effettuato previa verifica della documentazione trasmessa e nulla osta al pagamento da parte del suddetto Ufficio del Direttore operativo per il coordinamento dell'emergenze.

ARTICOLO 8

RINVIO PER ACCORDI E PROCEDURE OPERATIVE

Resta inteso sin da ora che le Parti si impegnano a sottoscrivere entro 60 (sessanta) giorni dalla sottoscrizione della presente Convenzione accordi operativi che disciplinino nel dettaglio tutti gli aspetti necessari nonché eventuali ulteriori accordi per aree di intervento che dovessero risultare di interesse anche in momenti successivi alla sottoscrizione degli accordi operativi.

Le parti danno atto che gli allegati sono parte integrante della convenzione e che gli stessi potranno essere aggiornati in ragione delle mutate condizioni di avanzamento del progetto dando atto del numero di versione e della data di modifica.

ARTICOLO 9

EFFICACIA E DURATA

La presente Convenzione entra in vigore dalla data della stipula e ha validità sino al 03 ottobre 2023.

La presente Convenzione, valutato il permanere delle reciproche esigenze, può essere rinnovata mediante scambio di corrispondenza tra le Parti, da perfezionarsi entro 30 (trenta) giorni prima della scadenza.

Le Parti hanno facoltà di recedere dalla presente Convenzione - con una comunicazione scritta - inviata almeno 12 (dodici) mesi prima del termine previsto.

ARTICOLO 10

REFERENTI DELLE PARTI - LEGGE APPLICABILE- INTERPRETAZIONE ED ESECUZIONE DELLA CONVENZIONE

Le Parti designano ciascuno un proprio referente delegato ai fini del coordinamento delle rispettive attività nell'ambito dell'esecuzione della presente Convenzione.

La presente Convenzione è regolata dalla legge italiana.

Tutte le questioni aventi carattere generale relative all'interpretazione ed all'esecuzione della presente Convenzione saranno esaminate, gestite e risolte dai suddetti referenti.

Ogni eventuale controversia legata all'interpretazione, gestione o esecuzione della presente Convenzione che non può essere risolta dai suddetti referenti è devoluta in via esclusiva al Foro di Roma.

ARTICOLO 11

RESPONSABILI DELLA CONVENZIONE

Le Parti individuano i Responsabili dell'esecuzione della Convenzione nelle persone di:

- per il Dipartimento della Protezione civile, il Direttore dell'Ufficio Coordinamento delle Emergenze Luigi D'Angelo e-mail luigi.dangelo@protezionecivile.it
- per Trenitalia, il Responsabile della struttura Esercizio Intercity Francesco Marciano e-mail fr.marciano@trenitalia.it
- per AREU, Il Direttore della S.S.D. Maxiemergenze e-mail f.federighi@areu.lombardia.it.

Dipartimento della
Protezione Civile
Il Capo del Dipartimento
Angelo Borrelli

Trenitalia S.p.A.
Il Direttore Passeggeri
Long Haul

AREU
Il Direttore Generale
Alberto Zoli

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO – MODALITA' DI ATTIVAZIONE DEL TRENO

ALLEGATO 1

La richiesta di utilizzo del Treno Sanitario deve essere inoltrata a Trenitalia utilizzando il modello allegato denominato "Scheda richiesta trasporto" agli indirizzi di posta elettronica fr.marciano@trenitalia.it e salaoperativaic@trenitalia.it, almeno 24 (ventiquattro) ore prima della partenza prevista se il treno è in deposito, per i treni in servizio nazionale, e almeno 48 (quarantotto) ore prima della partenza prevista sia per i treni in servizio internazionale sia nel caso in cui Trenitalia stia utilizzando il convoglio per altro servizio, fatte salve ad ogni modo le necessità di trazione e la richiesta delle tracce ferroviarie in territorio estero, per le quali Trenitalia non può garantire sin da ora il rispetto delle suddette tempistiche.

Ciascuna richiesta sarà, inoltre, oggetto di un separato accordo tra le Parti che disciplinerà nel dettaglio gli specifici obblighi delle stesse, nonché ogni altro eventuale adempimento necessario anche in ragione della tratta ferroviaria richiesta per l'effettuazione del servizio di trasporto.

Trenitalia, ove il trasporto sia effettuabile, ne darà conferma inviando il documento allegato, denominato "Scheda conferma trasporto". Le Parti Richiedenti dovranno firmare e restituire a Trenitalia tale documento che varrà come accettazione del trasporto e del relativo corrispettivo da pagare per la copertura dei costi.

Le richieste di utilizzo e di trasporto del Treno Sanitario dovranno essere compatibili con i requisiti tecnici del materiale rotabile e della linea ferroviaria interessata dalla circolazione del treno.

Trenitalia si riserva di accettare anche richieste di trasporto pervenute successivamente ai termini sopra indicati.

La rinuncia all'effettuazione di un trasporto dovrà essere comunicata a Trenitalia, via e-mail, ai seguenti indirizzi di posta elettronica: fr.marciano@trenitalia.it e salaoperativaic@trenitalia.it.

Per l'effettuazione del Treno Sanitario potranno essere utilizzate le seguenti tipologie di carrozze:

- Barellate, adibite al trasporto di barelle/lettighe/celle di isolamento per un numero massimo di 7 (sette) persone;
- Bagagliai, per il trasporto di materiale e eventuale alloggiamento di gruppi elettrogeni forniti e gestiti a cura esclusiva delle Parti Richiedenti;
- Cuccette, aventi n° 54 (cinquantaquattro) posti ciascuna.

Per ogni trasporto dovrà essere lasciato libero e a disposizione dell'equipaggio di bordo un compartimento di una delle vetture cuccetta.

Non è ammessa la presenza a bordo del Treno Sanitario di un numero di passeggeri superiore ai posti offerti.

Il caricamento a bordo di tutti i beni e presidi necessari all'allestimento del Treno Sanitario deve essere

effettuato da AREU presso un impianto ferroviario di Milano. L'eventuale attrezzaggio dei predetti beni verrà effettuato a opera e cura del personale di AREU sia direttamente presso l'impianto ferroviario sopra indicato sia durante il viaggio presso la località di destinazione del treno. Le Parti Richiedenti dovranno comunicare a Trenitalia i nominativi e i recapiti di cellulare dei responsabili per le operazioni di approntamento del viaggio, per autorizzarne l'accesso agli impianti ed alle stazioni interessate dal trasporto.

Prima della partenza del Treno Sanitario, le Parti Richiedenti dovranno restituire, debitamente compilato e firmato, il documento allegato, denominato "Procedura di interfaccia per l'impiego di bagagliai e barellate".

Al termine del trasporto, gli effetti letterecchi dovranno essere restituiti a Trenitalia inseriti negli appositi sacchi, depositati a bordo di ogni singola vettura.

L'attrezzaggio dei posti con gli effetti letterecchi e l'accudienza in corso di viaggio è a totale carico delle Parti Richiedenti, le quali assumono ogni responsabilità per danni a cose e/o persone avvenuti in conseguenza di tali attività.

Trenitalia, in caso di criticità in corso di viaggio, fornisce l'assistenza secondo i medesimi standard previsti per tutta la clientela Trenitalia, che rispondono ai requisiti ed obblighi previsti dal Regolamento Europeo n. 1371/2007.

Scheda richiesta trasporto

Accordo Quadro Trenitalia/DPC/AREU	
Richiesta trasporto	
Richiedente	<input type="text"/>
Composizione trasporto	Q.tà Vetture Barellate 3
	Q.tà Vetture Bagagliaio 2
	Q.tà Vetture Cuccetta
	Q.tà Vetture
Stazione di partenza	<input type="text"/>
Stazione di destinazione	<input type="text"/>
Fermate intermedie	<input type="text"/>
Orario di partenza richiesto	<input type="text"/>
Responsabile trasporto	<input type="text"/>
N° tel. Cellulare	<input type="text"/>

Quantità pax previsti a bordo

Scheda conferma trasporto

DATI CONTRAENTE	
Ragione sociale	
Sede (via e n° civico)	
Località, CAP	
Codice Fiscale/Partita Iva	
Posta certificata	
Legale Rappresentante	
DATI TRASPORTO	
Riferimento	Convenzione per l'Utilizzo del Treno Sanitario del ___
Itinerario richiesto dal Contraente	Da A
Composizione	
Posti disponibili	
Date di effettuazione	

PROCEDURA DI INTERFACCIA PER L'IMPIEGO DI BAGAGLIAI E BARELLATE

ALLEGATO 2

PROCEDURA DI INTERFACCIA per la gestione della circolazione su Rete RFI dei treni aventi in composizione carrozze barellate per il trasporto di ammalati e/o bagagliai

tra

Trenitalia S.p.A. - società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - con sede legale e amministrativa in Roma, Piazza della Croce Rossa n 1, Codice Fiscale e Partita IVA 05403151003, capitale sociale Euro 1.607.137.500,00 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 0540151003, iscritta al R.E.A. al n. 883047, la quale interviene nel presente atto nella persona di Francesco Marciano nella sua qualità di Responsabile dell'Esercizio Intercity;

E

Organizzazione con sede in Via, Codice Fiscale, Partita IVA e n. di iscrizione al Registro delle Imprese di, capitale sociale Euro, iscritta al al n., la quale interviene nella presente procedura nella persona di, nato a il nella sua qualità di (di seguito, per brevità, denominata "Parte Richiedente");

PREMESSO CHE:

- Trenitalia è Impresa Ferroviaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che esercita attività di trasporto ferroviario passeggeri in Italia in virtù di licenza all'esercizio delle attività di trasporto ferroviario con Certificato di Sicurezza Parte A IT1120180004 Trenitalia S.p.A. (compreso linee Alta velocità) dal 30.03.2018 al 27.04.2020 e parte B IT1220180005 Trenitalia S.p.A. (compreso linee Alta velocità) 30.03.2018 31.10.2019
- è richiedente treni straordinari per trasporto viaggiatori;

E TENUTO CONTO CHE

- dal 1° Gennaio 2013, ai sensi della Disp. 30/2007 di RFI, è vietata la circolazione di convogli non attrezzati di sistema di comando e controllo centralizzato della chiusura porte in cabina di guida ("lateralizzazione");
- fra Trenitalia e la Parte Richiedente è in essere una Convenzione per l'Utilizzo del Treno Sanitario per l'effettuazione di servizi ferroviari per il trasporto di malati e feriti;
- le strutture tecnico-operative di Trenitalia, a seguito della valutazione dei rischi relativa alla messa in circolazione di treni aventi in composizione carrozze barellate per il trasporto di ammalati e/o bagagliai, hanno individuato le misure mitigative necessarie ed effettuare il servizio con le suddette tipologie di carrozze contenute nella DEIF 37 r.v..

Trenitalia e la Parte Richiedente convengono di adottare tali provvedimenti ed a tale scopo sottoscrivono la

Procedura di Interfaccia.

Art. 1

Validità della Premessa

Le premessa è parte integrante e sostanziale della presente procedura.

Per la presente procedura, Trenitalia fa riferimento:

- al proprio sistema di Gestione della Sicurezza (SGS);
- alla COCS n° 26.10/AD del 25/01/2018 "Manuale del Sistema di Gestione Sicurezza di Esercizio (SGSE)" e successive revisioni;
- DEIF n 37.13 del 07/09/2018 e successive revisioni.

Art. 2

Oggetto

Oggetto della presente Procedura di Interfaccia è la definizione dei compiti e delle responsabilità operative di Trenitalia e della Parte Richiedente impegnate nell'esecuzione di quanto previsto dalle misure mitigative individuate da Trenitalia per consentire la circolazione sulle tratte nazionali dei treni composti da carrozze oggetto della presente Procedura. Tali misure sono contenute nella DEIF 37 r.v.. A bordo dei treni in questione, laddove presenti le carrozze bagagliaio e/o barellate, oltre al Personale di Accompagnamento di Trenitalia, deve essere assicurata dalla Parte Richiedente la presenza del Responsabile del trasporto (Direttore Treno) e del Responsabile di ogni carrozza barellata, che sono tenuti ad effettuare le attività previste dalla presente PI.

Art. 3

Procedura Operativa di Sicurezza

Trenitalia ha predisposto una Procedura Operativa di Sicurezza contenente i requisiti minimi necessari per lo svolgimento del servizio, nonché l'elenco delle attività da garantire necessarie per la mitigazione dei rischi, in coerenza con quanto previsto nella citata DEIF di Trenitalia.

A tale scopo la Parte Richiedente dovrà individuare un responsabile del trasporto e un responsabile della carrozza barellata (uno per ogni barellata in composizione). Caratteristiche delle carrozze

Bagagliai: sono dotati, oltre alle quattro porte (due per lato) per la salita/discesa dei viaggiatori, di due portelloni di carico per lato del tipo a serranda non collegati al sistema di lateralizzazione ed al circuito di controllo centralizzato delle porte in cabina di guida. Tali portelloni sono assicurati in chiusura tramite lucchetto (con chiave yale), che deve essere fornito dalla Parte Richiedente stessa, da applicare a cura del responsabile del convoglio.

Barellate: sono dotate, oltre alle due porte (una per lato) per la salita discesa del personale di servizio, di

due porte centrali (una per lato) per il servizi viaggiatori in barella. Le suddette porte sono del tipo a due ante a scorrimento con chiusura manuale, non collegate al sistema di lateralizzazione e dotate di maniglie esterne antiaggrappaggio. Dette porte sono incluse nel circuito di controllo centralizzato in maniera tale da garantire che all'apertura delle stesse questa situazione sia segnalata in cabina di guida. All'interno è presente una staffa di bloccaggio meccanico delle due ante in chiusura tramite chiave di servizio.

Responsabilità personale della Parte Richiedente:

- Bagagliaio: il Responsabile del Trasporto deve assicurare che i portelloni di carico, prima della partenza del convoglio e durante tutto il viaggio, siano chiusi ed assicurati con apposito lucchetto.
- Barellate: il Responsabile della Barellata deve assicurare prima della partenza e durante tutto il viaggio, la chiusura delle porte centrali di carico ed il loro blocco mediante l'apposita staffa meccanica ed il presenziamento della vettura durante tutto il viaggio. Nel caso in cui non fosse già in possesso di chiave di servizio ne chiederà copia all'IMC di approntamento del materiale.

La Parte Richiedente esaminata la Procedura Operativa di Sicurezza trasmessale da Trenitalia ha, nella propria autonomia, fatto propria la Procedura medesima, eleggendola a regolazione dell'attività dei Responsabili presenti a bordo del convoglio.

A seguito di ciò la Parte Richiedente si impegna a rispettare tutti i requisiti e ad effettuare tutte le attività previste dalla Procedura e ad emanare le necessarie disposizioni e istruzioni attuative ai Responsabili del trasporto e delle carrozze barellate. La valutazione dei rischi di interfaccia è stata effettuata sulla base delle esperienze e dei ritorni di esercizio maturati dalle due società in contesti analoghi. In particolare è stato verificato che le modalità di relazione fra il Responsabile del trasporto e quello di Trenitalia, previste nella Procedura Operativa di Sicurezza fatta propria dall'organizzazione, sono congruenti a quanto previsto nella DEIF di Trenitalia. Il Responsabile del trasporto e tutto il personale della Parte Richiedente presente a bordo del treno è tenuto al rispetto integrale della Procedura Operativa di Sicurezza

Art. 4

Svolgimento del servizio

I nominativi dei responsabili del trasporto e delle carrozze barellate verranno comunicati a cura della Parte Richiedente a Trenitalia – Divisione Passeggeri LH –Esercizio IC - Produzione che li riporterà nel dispositivo di effettuazione del trasporto. I Responsabili del trasporto e delle carrozze barellate, prima della partenza del treno dalla stazione di origine della rete FS o dalla stazione di frontiera in ingresso, dovranno presentarsi al Capo Treno che riporterà i loro nominativi sui documenti di scorta del treno.

Art. 5

Identificazione degli agenti

Il Personale di Accompagnamento di Trenitalia è identificato attraverso l'uniforme di servizio, il Responsabile del trasporto e delle carrozze barellata sono identificati attraverso cartellino identificativo.

Art. 6

Audit

Trenitalia potrà altresì effettuare, per proprio conto e a suo insindacabile giudizio, Audit sulla attività svolta dall'organizzazione a bordo (audit sul campo), verificando il rispetto della presente Procedura.

Art. 7

Responsabili della attuazione della Procedura di Interfaccia e Referenti dei singoli aspetti

I firmatari della Procedura ne sono i Responsabili dell'attuazione, potendo operare per i singoli aspetti anche attraverso deleghe a propri referenti, formalmente notificate all'altra Parte.

per Trenitalia S.p.A.

per (Parte Richiedente)

COSTI - ALLEGATO 3A

I costi per il servizio di trasporto del Treno Sanitario vengono quantificati in relazione alla distanza, unitamente agli ulteriori costi di cui all'art. 6 della Convenzione. Nello specifico, sono ricompresi:

- la manutenzione e l'ammortamento di 2 (due) locomotive, da posizionare una in testa e una in coda al convoglio;
- l'acquisto della traccia dal Gestore dell'Infrastruttura e l'energia elettrica per la trazione;
- l'equipaggio (2 agenti di condotta, 2 capi treno e 1 istruttore);
- la Sala Operativa;
- l'assicurazione;
- la pulizia, inclusa la sanificazione;
- la manovra.

Fascia	da Km	a Km	Costo totale per trasporto con Treno Sanitario A/R
Fascia 1	1	250	21.170
Fascia 2	251	300	22.891
Fascia 3	301	350	24.611
Fascia 4	351	400	26.331
Fascia 5	401	450	28.052
Fascia 6	451	500	29.772
Fascia 7	501	550	31.492
Fascia 8	551	600	33.213
Fascia 9	601	700	36.653
Fascia 10	701	800	40.094
Fascia 11	801	900	43.534
Fascia 12	901	1000	46.975
Fascia 13	1001	1100	50.416
Fascia 14	1101	1200	53.856
Fascia 15	1201	1300	57.297
Fascia 16	1301	1400	60.738
Fascia 17	1401	1500	64.178
Fascia 18	1501	1600	67.619
Fascia 19	1601	1700	71.059
Fascia 20	1701	1800	74.500

Il costo, invece, per l'utilizzo del Treno Sanitario come Posto Medico Avanzato è pari a €7.534 (settemilacinquecentotrentaquattro) al giorno.

COSTI - ALLEGATO 3B

Il costo del personale sanitario e tecnico e dei beni, materiali sanitari e farmaci è a carico di AREU per gli interventi resi in Regione Lombardia. Negli altri casi i relativi oneri sono tutti a carico dell'amministrazione (ad es. regionale) richiedente l'attivazione del Treno Sanitario. Specifici accordi o intese regolano il finanziamento dei costi delle missioni MEDEVAC in modo totale o parziale, da parte del Dipartimento di Protezione Civile.

Il costo die per paziente/posto letto ammonta a Euro 1.250, come sotto dettagliato, per un costo totale giornaliero per i 21 posti letto presenti sul Treno Sanitario di Euro 26.250,00.

PERSONALE:

- Per l'intero convoglio sanitario:
 - n. 1 Medico – Responsabile sanitario (costo stimato in € 85/ora)
 - n. 1 Medico –Referente clinico (costo stimato in € 70/ora)
 - n. 1 Operatore Tecnico – Coordinatore (costo stimato in € 27/ora)
 - n. 4 Operatori Tecnici – per attività connesse alla apparecchiature (costo stimato in € 25/ora)
- Per ogni vagone con 7 pazienti:
 - n. 2 Medici specialisti in anestesia rianimazione (turni da 12 ore) (costo stimato in € 70/ora)
 - n. 6 Infermieri (turni da 12 ore) (costo stimato in € 35/ora)

Il costo medio/die del personale per paziente pari a € 750,00 a cui aggiungere costi connessi agli istituti contrattuali del disagio e eventuali rimborsi dei costi sostenuti.

PRESIDI/FARMACI/DISPOSITIVI:

I costi relativi ai presidi, farmaci e dispositivi e altri beni è quantificato in euro 500,00/die, non rientrano nella valutazione dei costi stimati le apparecchiature biomediche elencate all'art. 3, lettera c della convenzione.

Il costo indicato potrebbe prevedere oneri aggiuntivi dovuti alla particolarità dello svolgimento del servizio all'interno del Treno sanitario.

GESTIONE SERVIZI - ALLEGATO 4

FORNITURA ACQUA

Trenitalia si impegna a garantire l'approvvigionamento dell'acqua non potabile utilizzando i serbatoi di treno e altri aggiuntivi ubicati nella carrozza tecnica 1; inoltre sono individuati degli spazi dove stoccare appositi contenitori con acqua potabile.

AREU provvederà ad installare i sistemi di erogazione all'interno delle carrozze sanitarie; il personale sanitario si occuperà di prelevare l'acqua dai serbatoi principali e riempire i serbatoi di tali sistemi di erogazione periferici

FORNITURA EFFETTI LETTERECCI

Trenitalia si impegna a mettere a disposizione gli effetti letterecci per le vetture cuccette.

PULIZIA E SANIFICAZIONE

Trenitalia garantirà la pulizia e la sanificazione negli spazi non destinati ad attività sanitaria con particolare riguardo all'area filtro tra carrozze sanitarie e carrozze di "servizio" che tenga conto di specifiche tecniche che saranno condivise tra le parti.

AREU garantirà la sanificazione degli ambienti destinati all'attività sanitaria.

RIFIUTI

Trenitalia garantirà la gestione della raccolta dei rifiuti ordinari.

AREU si occuperà della gestione dei rifiuti speciali.

Tabella per la raccolta differenziata dei rifiuti a bordo treno

Tipologia di contenitore	Merceologia omogenea di rifiuto	Cosa si può introdurre	Cosa non si può introdurre
Scatola di cartone *	Carta/cartone	Quotidiani e riviste; fotocopie, quaderni, fogli di carta pulita senza parti in metallo e plastica; imballaggi e scatole in cartone ondulato; pacchi vuoti di cartone per pasta o riso; sacchetti di carta; contenitori per latte e succhi (TETRAPACK); contenitori in cartone per pizza puliti.	Carta chimica; carta oleata; carta alluminio; carta carbone; piatti e bicchieri di plastica; carta sporca o plastificata; tovaglioli o fazzoletti sporchi; carta sporca di detersivi per la pulizia; carta e cartoni sporchi o unti
Sacco rosso trasparente	Lattine/vetro	Contenitori per alimenti in latta; lattine in alluminio; bottiglie in vetro di qualsiasi genere	CONTENITORI PIENI
Sacco giallo trasparente	Plastica	Bottiglie per bevande, oli, succhi, latte, ecc; contenitori per detersivi, salse, sciroppi, creme, saponi, cosmetici, ecc; buste/sacchetti/vassoi e contenitori per alimenti in plastica; cassette per frutta e verdura, cellophane, nylon, ecc; vasetti in plastica per yogurt e formaggi; buste in plastica; tutti i contenitori con le sigle PP, PE, PET, e PS.	Manufatti in plastica, giocattoli, grucce appendiabiti; posate, elettrodomestici o casalinghi; musicassette e vhs, CD, DVD, ecc; siringhe; contenitori per vernici e solventi, contenitori etichettati T e/o F; polistirolo espanso; IMBALLAGGI CON EVIDENTE RESIDUO DI RIFIUTO
Sacco trasparente	Indifferenziato	Bicchieri, posate e piatti in plastica sporchi e tutto ciò che non rientra nelle altre voci	Effetti lettereschi (lenzuola in tessuto non tessuto); tutto ciò che rientra nelle altre voci
Sacco trasparente	Umido	Residui di cibo	Tutto ciò che non è cibo

* : per questa tipologia di contenitore possono essere riutilizzate le scatole di cartone vuote che si trovano già a bordo treno.

NB: TUTTI GLI IMBALLAGGI NON DEVONO CONTENERE RESIDUI ALIMENTARI O SOSTANZE PERICOLOSE

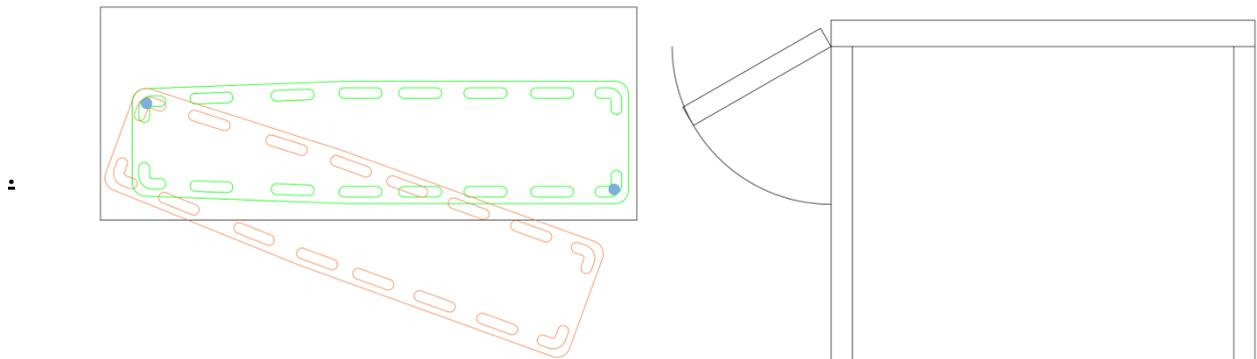
DETTAGLI CARROZZE DESTINATE ALL'ATTIVITA' SANITARIA -ALLEGATO 5

Tavoli paziente

Occorre definire la soluzione tecnica per poter accedere alla testa del paziente in posizione longitudinale, cosa non permessa nella configurazione attuale nei posti centrali (2 nel vano a 4 letti e 1 nel vano a 3 letti).

Deve essere valutata la fattibilità della soluzione ipotizzata che consisterebbe nell'installazione di 2 fermi (in azzurro nella figura sottostante) in grado di impegnarsi nelle asole presenti in tutte le tavole spinali in uso. Tali fermi, unitamente alle cinghie a 5 punti che leghino il paziente alla spinale, permettono normalmente di assicurare il paziente durante il movimento del treno, ma consentono altresì, sganciando uno solo di essi, di ruotare la tavola spinale permettendo l'accesso alla testa del paziente.

Deve essere prevista anche una mensola a scomparsa (figura schematica di destra e descrizione dell'utilizzo dei vani successiva) con la doppia funzione di tavolo servitore e di supporto per la tavola spinale in caso di rotazione della stessa. Resta da verificare l'efficacia e la fattibilità di tale soluzione.



Cavelettrici e tubazioni gas in vista

E' necessario coprire con opportune paratie (eventualmente ispezionabili) tutto il percorso dei cavi per evitare che diventino ricettacolo di polvere.

Vani sottostanti i tavoli paziente

Per ogni vagone sono presenti 21 vani (3 per ogni posto letto) di dimensioni approssimative cm L60 x H50 x P80. Con riferimento alla figura schematica sotto riportata, occorrerà prevedere:

F = vano per frigorifero farmaci: n. 1 per ogni carrozza RIA

S = vano per la cassaforte per stupefacenti: n. 1 per tutto il treno (RIA2, carrozza centrale)

R = vano per contenitori rifiuti speciali: n. 2 per ogni carrozza RIA

C = cassettiere per il contenimento del materiale consumabile: n. 1 per ogni posto letto.

T = vano occupato dal tavolino ribaltabile di supporto

Vano a 3 letti

	C	T		C	T	R	C	T
--	---	---	--	---	---	---	---	---

Vano a 4 letti

F	C	T	S*	C	T		C	T	R	C	T
---	---	---	----	---	---	--	---	---	---	---	---

* Cassaforte stupefacenti Solo in RIA2

Coprire o eliminare le parti rilevate come possibile fonte di ferite durante la corsa del treno, in particolare i supporti per le barre sulla parete di fronte ai tavoli paziente (o da eliminare o da sfruttare come supporto per delle barre di sostegno) e i reggimensola al di sopra dei pazienti, da coprire con opportuni elementi di protezione.

Realizzare sulla parete di fronte ai tavoli paziente alcuni **tavoli a scomparsa** ("ribaltine") necessari come superfici utilizzabili per le attività di supporto sanitario. Se ne ipotizzano 2 nel vano da 4 pazienti e 1 nel vano da 3 pazienti.

Aggiungere n. 6 prese di rete informatica al di sopra delle porte d'ingresso paziente per consentire l'installazione di eventuali ulteriori apparati informatici.

Assetto del Treno sanitario



oppure con 3 carrozze RIA contigue e carrozze TEC all'estremità, soluzione preferita da AREU.