

REV.21 DEL 09/10/2024

PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE GENERALE



PRIMA EMISSIONE DEL 09/12/2008	000		
Datore di Lavoro (Dott. Claudio Ricci)	INTERPORTO CAMPANO SPA Amministratore Delegato Dr. Claudio Ricci		
Delegato aziendale per la sicurezza (Dott. Sergio Sellitto)	INTERPORTO PANO S.p.A. Il Pirigente l'Airlin Sicurezza dr. Sarako chitto		
Coordinatore delle Emergenze (Arch. Roberto de Conciliis)	hall I will		
Responsabile del SPP (Dott. Luigi Tamantini)	Dott. Luigi Tamantini Tecnico della prevenzione nell'ambienta		





INDICE

4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23 27 27 E 28 28 28
4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23 27 27 E 28 28
4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23 27 27 E 28 228
4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23 27 27 E 28
4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23 27 27 E
4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23 27 27
4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23 27
4.1 MERCI PERICOLOSE	23 23
4.1 MERCI PERICOLOSE	23
4. EMERGENZE DI ORIGINE ANTROPICA	43
	12
DEFINITO.	
IN GIORNI ED ORARI DI CHIUSURA DEL NOLA BUSINESS PARKErrore. Il segnalibro non	È
DEFINITO.	_
IN GIORNI ED ORARI DI APERTURA DEL NOLA BUSINESS PARKErrore. Il segnalibro non	É
3. EMERGENZA IN CASO DI INCENDIO	.20
EMERGENZE	12
2.2. Compiti dei Responsabili, dei Coordinatori e degli Addetti ai servizi ed alla gestione dell'	E
2.1 Classificazione delle emergenze	11
2. GESTIONE DELL'EMERGENZA	.11
1.4 ACCESSIBILITÀ VIARIA AI MEZZI VV.F.	10
1.5 COLLOCAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA	10
1.3 COLLOCAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA	.8
1.2 CARATTERISTICHE GENERALI DEL CIS DI NOLA	.6
	_
1.2 CARATTERISTICHE GENERALI DEL CIS DI NOLA	





ALLEGATI	42
ALLEGATO 1	43
ALLEGATO 2. SPECIFICHE INDICAZIONI PER I DIVERSAMENTE ABILI	46





PREMESSA

Il presente "Piano di Emergenza e di Evacuazione", nel prosieguo indicato semplicemente con il termine **Piano**, è redatto in ottemperanza alle vigenti normative di settore ed al p.to 9 della regola tecnica del DM 18/07/2014 ed è uno strumento basilare per la corretta gestione delle emergenze, come incendi e calamità naturali, in relazione alle quali delinea le modalità operative atte a garantire a tutti gli utenti del Nola Business Park il raggiungimento di zone sicure in condizioni di sicurezza.

Obiettivi del Piano sono:

- raccogliere in un documento organico quelle informazioni che sono difficilmente memorizzabili, o comunque di non facile accesso durante una emergenza;
- fornire una serie di linee-guida comportamentali e procedurali, frutto dell'esperienza di tutti gli operatori e da intendere, quindi, come migliori azioni da intraprendere.
- dare all'utente uno strumento per simulare l'emergenza e promuovere organicamente l'attività di coordinamento ed addestramento del personale e degli utenti del Cis e dell'Interporto di Nola.

Il Piano contiene tutte le informazioni necessarie ad attuare i primi comportamenti e le prime manovre in caso di emergenza, e in particolare:

- le azioni da mettere in atto in caso d'incendio;
- le procedure per l'evacuazione del luogo di lavoro da parte dei lavoratori e dalle altre persone presenti;
- le disposizioni per chiedere l'intervento dei Vigili del Fuoco e fornire le necessarie informazioni al loro arrivo;
- le misure per assistere le persone disabili;
- l'identificazione delle persone incaricate di sovrintendere e controllare l'attuazione delle procedure previste.

Nel presente Piano sono individuati:

- a) Organigramma del servizio di sicurezza preposto alla gestione dell'emergenza;
- b) modalità delle comunicazioni tra il personale addetto alla gestione dell'emergenza, nonché quelle previste tra il responsabile interno della sicurezza e i rappresentanti delle Forze dell'ordine, dei Vigili del fuoco e degli enti di soccorso sanitario;
- c) azioni che il personale addetto dovrà mettere in atto in caso di emergenza;
- d) procedure per l'esodo del pubblico.

Il Piano non è sostitutivo del Piano, che ciascuna Azienda, operante all'interno dell'Interporto di Nola e del CIS di Nola (nel seguito Nola Business Park o NBP), deve redigere per i locali o le aree di propria pertinenza (ai sensi dell'art. 2 del D.M. 2.09.21 e in conformità ai criteri di cui all'Allegato II del medesimo decreto), ma costituisce il piano generale delle emergenze al quale tutte le Aziende operanti nell'area del NBP devono fare riferimento al fine del coordinamento generale in caso di emergenza.

Si specifica, infatti, che nei momenti di esercizio delle singole attività presenti nel NBP, la gestione delle emergenze interne alle Aziende è, così come previsto dalle vigenti normative in materia di





sicurezza sul lavoro e antincendio, di competenza del "Datore di Lavoro" di ciascuna Azienda, che non deve essere confuso con il gestore del complesso Interporto di Nola e CIS di Nola.

Si precisa che si è provveduto, in ogni caso, onde assicurare un'organizzazione e gestione della sicurezza di tipo coordinato a trasmettere il presente piano a ciascuna Azienda presente all'interno dell'Interporto e del CIS, incluso:

- Enel Green Power Italia in qualità di gestori dell'impianto fotovoltaico
- RFI in qualità di gestori della stazione di Nola Interporto

Inoltre, il presente piano di emergenza viene richiamato in tutti i contratti di cessione degli immobili presenti nel NBP e pubblicato sul sito dell'Interporto Campano e del CIS, affinché tutte le aziende interessate possano prenderne visione ed adeguarvisi.

Si specifica che il presente Piano dovrà essere aggiornato in occasione di ogni utilizzo dell'Interporto di Nola e del CIS per manifestazioni temporanee e occasionali, diverse da quelle ordinariamente previste al suo interno.





1. NOLA BUSINESS PARK: LUOGHI E ATTIVITÀ CUI IL PIANO SI RIFERISCE

Nola Business Park (NBP) è un modello di filiera distributivo - logistico unico in Europa, espressione delle imprese dell'**Interporto di Nola** e del **CIS**, che hanno integrato distribuzione business to business, logistica, trasporti e servizi in un unico hub.

1.1 Caratteristiche generali dell'Interporto di Nola

L'Interporto di Nola nasce come una struttura finalizzata a catalizzare lo sviluppo di un distretto logistico integrato a servizio del Centro Sud Italia, che mira a ottimizzare tutte le fasi del ciclo produttivo e distributivo quali: movimentazioni delle merci, relativo stoccaggio ed eventuale manutenzione.

Nell'Interporto di Nola esistono ora oltre 400 mila mq di magazzini, 250 mila mq di piazzali e oltre 25 km di strade interne. L'Interporto di Nola è diviso in lotti, disposti in modo tale da essere indipendenti l'uno dall'altro, ma ben collegati da un'importante arteria principale di servizio.

Oltre ai magazzini interessati alla movimentazione, stoccaggio e trasporto delle merci, sono presenti all'interno dell'Interporto di Nola, la stazione di Nola Interporto affidata in gestione a RFI, il Polo del Freddo affidato in gestione alla Famino srl, il Terminal Intermodale gestito da TIN spa, il deposito di manutenzione treni NTV di proprietà della Alstom Ferroviaria spa, il centro servizi di proprietà Vulcano spa.

Nello specifico:

- La stazione di Nola Interporto, con 6 binari per la gestione dei treni in arrivo e partenza, è gestita da RFI;
- ➤ Il Polo del Freddo, ubicato all'interno del Lotto C, è costituito da due magazzini, utilizzati uno da FAMINO SRL ed uno da AIA spa, di superficie complessiva pari a 18.790 mq e 133.200 mc. La fornitura dei fluidi refrigerati per i citati magazzini è affidata ad una centrale frigorigena che, gestita unicamente dalla FAMINO S.r.l., consente ai magazzini stessi di operare a temperature controllate tra +5 °C a 30°C;
- ➤ Il Terminal Intermodale è un raccordato della Stazione di Nola Interporto. Lo scalo è completamente all'aperto ed è interno all'Interporto;
- ➤ Il Deposito di manutenzione treni NTV di Alstom spa, è un altro raccordato della Stazione di Nola Interporto.

Inoltre, sulle coperture di gran parte dei capannoni del NBP, vi è la presenza di un impianto fotovoltaico gestito da Enel Green Power Italia S.r.l.. Le aree d'intervento hanno riguardato i lastrici solari di 21 capannoni prefabbricati e sono suddivise anch'esse in lotti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, così denominati:

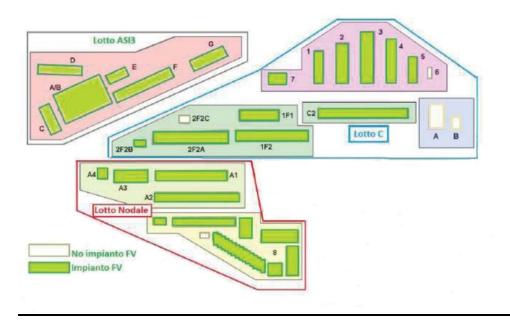
✓ Lotto H/ASI3 comprendente i capannoni A/B, C, D, E, F e G. Su ognuno dei suddetti capannoni sono installati i moduli fotovoltaici ed i componenti elettrici necessari alla produzione e smistamento dell'energia elettrica in c.c a circa 800 volt, che alimentano un sistema di cinque cabine BT/MT in cui avviene la conversione in c.a. a 400 volt, la trasformazione a 20.000 volt e lo smistamento dell'energia tramite la cabina finale di interconnessione denominata EGP 41 che s'identifica come punto di consegna e di confine in media tensione che si interconnette con la cabina "Auriemma" di Enel Distribuzione;





- ✓ Lotto C comprendente i capannoni D1, D2, D3, D4, D5 e D7 del lotto D di interporto, i capannoni C2, 1F1, 1F2, 2F2A e 2F2B del lotto C di interporto. Su ognuno dei suddetti capannoni sono istallati i moduli fotovoltaici ed i componenti elettrici necessari alla produzione e smistamento dell'energia elettrica in c.c. a 400 volt, la trasformazione a 20.000 volt e lo smistamento dell'energia tramite la cabina finale di interconnessione denominata EGP 35 che si identifica come punto di consegna e di confine in media tensione con la cabina "lotto C servizi" Enel Distribuzione;
- ✓ Lotto NODALE, comprende i capannoni A1, A2, A3, ed A4. Su ognuno dei suddetti capannoni sono installati i moduli fotovoltaici ed i componenti elettrici necessari alla produzione e smistamento dell'energia elettrica in c.c. a circa 800 volt, che alimentano un sistema di nove cabine BT/MT in cui avviene la conversione in c.a. a 400 volt, la trasformazione a 20.000 volt e lo smistamento dell'energia tramite la cabina finale di interconnessione denominata EGP 23 che si identifica come punto di consegna e di confine in media tensione con la cabina, anch'essa, denominata 23 di Enel Distribuzione.

Una sommaria descrizione grafica della suddivisione degli impianti è fornita dall'immagine sotto riportata, nella quale sono riportati, in colore bianco, i capannoni non solarizzati presenti nel comprensorio, per i quali Enel Green Power Italia non ha alcuna competenza.



N.B. TUTTE LE AZIENDE OPERANTI IN INTERPORTO, DEVONO ADEGUARE COSTANTEMENTE I LORO PIANI AL PRESENTE PIANO, DANDONE PRONTO RISCONTRO, COSÌ COME PREVISTO ANCHE NEL "CAPITOLATO INTEGRATIVO DEI CONTRATTI" DEGLI IMMOBILI CEDUTI.





1.2 Caratteristiche generali del CIS di Nola

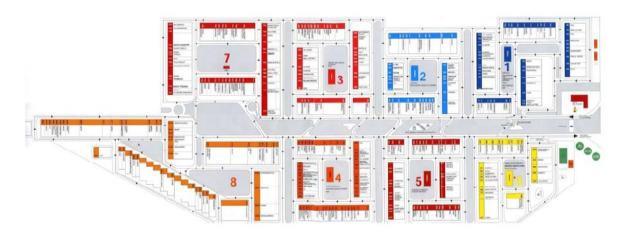
Il CIS nasce nel 1986 a Nola ed è il punto di riferimento per molti operatori del commercio nazionale ed internazionale.

Polo distributivo per il commercio e la distribuzione non alimentare, il CIS si compone di otto grandi isole commerciali (vedi immagine sotto), nelle quali operano circa 300 aziende.

Il CIS non è solo un sistema di distribuzione, ma è come una vera città moderna e funzionale, nata per soddisfare le molteplici esigenze degli operatori commerciali.

Il centro si estende su un'area di un milione di metri quadri, di cui 550 mila coperti, in particolare:

Area totale :mq1.000.000Area coperta:mq550.000Verde attrezzato:mq140.000Viabilità interna:mq15 km



L'accesso all'ingresso principale dell'area del CIS è sempre controllato e sorvegliato dalla vigilanza privata appositamente predisposta.

L'intera area del CIS comprende otto isole commerciali; la disposizione di ciascuna isola e dei servizi, è stata progettata in modo tale da non avere interferenze tra le varie isole, e consentire l'avvicendamento degli automezzi per il regolare carico e scarico delle merci.

All'interno di ciascuna isola, vi sono aree adibite a parcheggi sufficientemente ampie, che possono essere utilizzate sia dal personale impiegato nelle varie aziende del C.I.S. che dai trasportatori e utenti, in modo da non avere intralci e garantire, quindi, una corretta circolazione.

Le Isole sono costituite da più capannoni confinanti tra di loro, adibiti ad attività commerciali all'ingrosso e contrassegnati da numeri civici. L'Isola beneficia di ampi spazi a disposizione per parcheggi, giardini, percorsi per pedoni e auto.

Ciascun capannone è servito da due ingressi il primo, dedicato ai clienti, è posizionato sulla facciata anteriore del capannone, mentre il secondo ingresso, tramite il quale avviene la ricezione merci, si trova sulla facciata posteriore, ed è servito da un ampio piazzale, preposto alla movimentazione delle merci.





La viabilità è garantita da strade interne, che collegano le otto isole; in generale, le aree di transito risultano essere di dimensioni idonee e tali da garantire una circolazione ordinaria molto fluida.

La viabilità interna è supportata da una buona segnaletica in grado di garantire una corretta circolazione, inoltre la pavimentazione stradale è in ottimo stato e non presenta buche o avvallamenti pericolosi ed è adeguatamente illuminata.

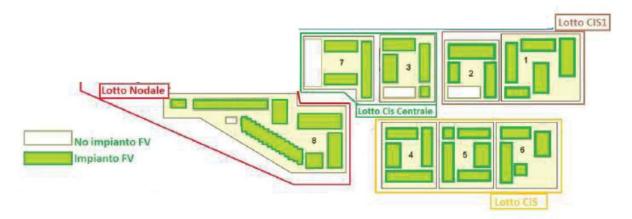
Anche sulle coperture dei capannoni, vi è la presenza di un impianto fotovoltaico gestito da Enel Green Power. Le aree d'intervento hanno riguardato 35 capannoni prefabbricati e sono suddivise anch'esse in lotti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, così denominati:

- ✓ Lotto Nodale, comprende i capannoni 1,2,3,4,5,7 e 8 dell'isola 8 del Cis. Su ognuno dei suddetti capannoni sono installati i moduli fotovoltaici ed i componenti elettrici necessari alla produzione e smistamento dell'energia elettrica in c.c. a circa 800 volt, che alimentano un sistema di nove cabine BT/MT in cui avviene la conversione in c.a. a 400 volt, la trasformazione a 20.000 volt e lo smistamento dell'energia tramite la cabina finale di interconnessione denominata EGP 23 che si identifica come punto di consegna e di confine in media tensione con la cabina, anch'essa, denominata 23 di Enel Distribuzione;
- ✓ Lotto CIS Centrale comprendente i capannoni 2,3 e 4 dell'isola 7 e 1,2,3 e 4 dell'isola 3. Su ognuno dei suddetti capannoni sono installati i moduli fotovoltaici ed i componenti elettrici necessari alla produzione e smistamento dell'energia elettrica in c.c. a circa 800 volt, che alimentano un sistema di cinque cabine BT/MT in cui avviene la conversione in c.a. a 400 volt, la trasformazione a 20.000 volt e lo smistamento dell'energia tramite la cabina finale di interconnessione denominata EGP 16 che si identifica come punto di consegna e di confine in media tensione con la cabina 22859 "CIS 8-2", di Enel Distribuzione;
- ✓ Lotto CIS1 comprendente i capannoni 1,2,3,4 e 5 dell'isola 1 ed 1, 2 e 3 dell'isola 2. Su ognuno dei suddetti capannoni sono installati i moduli fotovoltaici ed i componenti elettrici necessari alla produzione e smistamento dell'energia elettrica in c.c. a circa 800 volt, che alimentano un sistema di cinque cabine BT/MT in cui avviene la conversione in c.a. a 400 volt, la trasformazione a 20.000 volt e lo smistamento dell'energia tramite la cabina finale di interconnessione denominata EGP 5 che si identifica come punto di consegna e di confine in media tensione con la cabina 059648 Power 6 di Enel Distribuzione;
- ✓ Lotto CIS comprendente i capannoni 1,2,3 e 4 dell'isola 4, i capannoni 1,2,3,4 e 5 dell'isola 5 ed i capannoni 1,2,3 e 4 dell'isola 6. Su ognuno dei suddetti capannoni sono installati i moduli fotovoltaici ed i componenti elettrici necessari alla produzione e smistamento dell'energia elettrica in c.c. a circa 800 volt, che alimentano un sistema di cinque cabine BT/MT in cui avviene la conversione in c.a. a 400 volt, la trasformazione a 20.000 volt e lo smistamento dell'energia tramite la cabina finale di interconnessione denominata EGP 15 che si identifica come punto di consegna e di confine in media tensione con la cabina 22341 "Centro Servizi" di Enel Distribuzione.





Una sommaria descrizione grafica della suddivisione degli impianti è fornita dall'immagine sotto riportata, nella quale sono riportati, in colore bianco, anche i capannoni non solarizzati presenti nel comprensorio, per i quali Enel Green Power non ha alcuna competenza.



N.B. TUTTE LE AZIENDE OPERANTI NEL CIS DEVONO ADEGUARE COSTANTEMENTE I LORO PIANI AL PRESENTE PIANO, DANDONE PRONTO RISCONTRO SIA ALL'INTERPORTO CAMPANO CHE AL CIS.

1.3 Collocazione territoriale urbanistica

L'accessibilità all'Interporto ed al CIS è garantita da importanti strade provinciali, tra le quali l'Asse mediano SS 7 bis, collegate con le Autostrade A1, A16 e A30. Esse forniscono anche un buon collegamento con tutte le maggiori città del Centro-Sud Italia.

In generale, gli edifici sono liberi su ogni lato, beneficiando di ampi spazi a disposizione per parcheggi, giardini, percorsi per pedoni e autovetture, individuabili ovviamente come punti di raccolta esterni (luogo sicuro).

1.4 Accessibilità viaria ai mezzi VV.F.

L'accessibilità è garantita da importanti vie di comunicazione, come descritto al paragrafo precedente; detta viabilità fornisce una adeguata e fruibile accessibilità ai mezzi di soccorso.

Interporto Campano e CIS sono altresì dotati di un servizio di vigilanza privata e antincendio, disponibile h 24, facente capo al centro di gestione delle emergenze, con personale incaricato dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e di gestione dell'emergenza, in possesso dell'attestato di idoneità tecnica di cui all'art. 3 della legge 28 novembre 1996 n. 609. Detto personale è coordinato dal caposquadra della vigilanza che è, tra l'altro, incaricato di accogliere le squadre dei Vigili del Fuoco, all'ingresso del NBP per accompagnarli sul luogo dell'emergenza.

La sede del distaccamento dei VV.F. è posizionata all'ingresso principale del C.I.S. S.p.A., cui l'Interporto è contiguo e collegato attraverso un secondo accesso. Tale vicinanza garantisce una maggiore tempestività di intervento dei VVF in caso di disponibilità delle squadre.





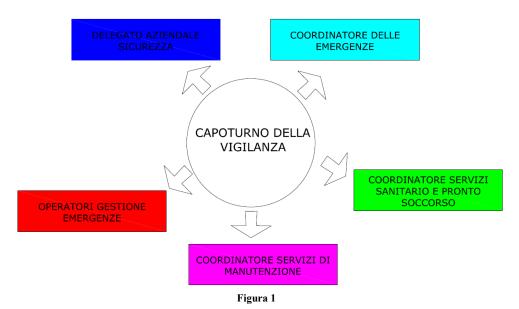
2. GESTIONE DELL'EMERGENZA

2.1 Classificazione delle emergenze

Le emergenze possono essere suddivise in tre tipologie:

- emergenze incendio (interno o esterno);
- emergenze di origine antropica (incidente con sprigionamento di sostanze tossiche e/o infiammabili);
- evacuazione dovute a fenomeni meteorologici o naturali di particolare gravità (terremoti, alluvioni, ecc.).

Per la gestione di emergenze di carattere generale, sarà garantito il seguente organigramma, specificando fin da ora che ai soggetti sottoelencati sono assegnatari degli incarichi di cui alle pagine successive del presente piano (par. 2.2):



Per garantire la funzionalità dei ruoli assegnati rispetto all'organigramma sopra riportato, ci si avvale del personale degli Istituti di Vigilanza, regolarmente formato e informato in conformità alle vigenti disposizioni, nonché del personale della squadra di vigilanza antincendio.

Tutti gli addetti alla vigilanza, composta sia da personale armato che non armato, hanno ottenuto idoneità tecnica per l'espletamento dell'incarico di "Addetto Antincendio" dal Comando Provinciale dei V.V.F di Napoli.

La scelta di deputare personale esterno alla gestione delle emergenze è stata determinata dalla circostanza che il personale degli Istituti di Vigilanza opera h 24, 365 giorni all'anno, all'interno del complesso dell'Interporto e del CIS.

Ovviamente le aree di competenza e d'intervento delle squadre di emergenza sopra riportate sono riferibili unicamente alle emergenze "esterne" che coinvolgano aree comuni dell'Interporto e del CIS di Nola.

Si ribadisce nuovamente, che la gestione delle emergenze all'interno delle singole aziende resta di competenza delle stesse che, adeguandosi al presente piano, attraverso i propri addetti alla gestione delle emergenze, dovranno garantire l'esodo al di fuori delle strutture di propria pertinenza.





2.2. Compiti dei Responsabili, dei Coordinatori e degli Addetti ai servizi ed alla gestione delle emergenze.

Nello specifico, i compiti delle succitate figure sono i seguenti:

DELEGATO AZIENDALE ALLA SICUREZZA (D.A.S.)

Rappresenta il Datore di Lavoro. Il **D.A.S**. è il **Dott. Sergio Sellitto**, nominato dal Consiglio di Amministrazione con procura notarile.

Ha il compito verificare l'avvenuta informazione e formazione di tutti gli operatori della gestione delle emergenze, nonché di effettuare i necessari controlli nell'Interporto di Nola e nel CIS di Nola e fare attivare tutte le procedure previste dal Piano.

Lo stesso provvede a far sì che quanto riportato nel piano sia compliance con l'effettiva organizzazione della gestione delle emergenze

tel. **081.3115220** mob. **334.6736376**

COORDINATORE DELLE EMERGENZE

La figura del Coordinatore delle Emergenze è stata individuata nella persona dell'Arch. Roberto de Conciliis.

Ha il compito di rappresentare al D.A.S. qualsiasi rilievo e/o segnalazione di eventuali variazioni e/o problematiche che possono incidere negativamente sull'eventuale operatività del Piano. I riferimenti telefonici del **Coordinatore delle Emergenze** sono i seguenti:

tel. **081.3115209** mob. **348.2407880**

COORDINATORE DELLE DITTE DEI SERVIZI DI MANUTENZIONE, CONTROLLO E PRONTO INTERVENTO SU IMPIANTI ED ATREZZATURE ANTINCENDIO

La figura del Coordinatore dei Servizi di Manutenzione è stata individuata nella persona del Geom. Domenico Fusco ha il compito di:

- Mantenere quotidianamente i rapporti con le unità dipendenti delle ditte fornitrici dei servizi di manutenzione e pronto intervento sugli impianti e le attrezzature antincendio;
- Verificare l'aggiornamento del registro di manutenzione e pronto intervento contenente la data, il tipo e l'esito di tutti gli interventi di manutenzione e pronto intervento effettuati e, per quelli programmati, da eseguire.
- Verificare l'avvenuta effettuazione di tutti gli interventi manutentivi programmati.
- Verificare l'efficienza degli impianti e delle apparecchiature antincendio di uso comune.
- Verificare l'efficienza degli impianti di rivelazione automatica d'incendio e di allarme.





- Partecipare ai periodici briefing di sicurezza che si tengono in materia di gestione dell'emergenze.
- Verificare l'efficienza degli impianti antincendio di uso comune.
- Rilevare, annotare e segnalare ai responsabili di competenza le eventuali variazioni avvenute nell'assetto di sicurezza di cui ai punti precedenti.

I riferimenti telefonici del Coordinatore dei Servizi di Manutenzione sono i seguenti:

tel. **081.3115229** mob. **335.1767361**

COORDINATORE DEI SERVIZI SANITARI E DI PRONTO SOCCORSO - Centro di coordinamento

Il Coordinatore dei Servizi Sanitari e di pronto soccorso è il Dott. Salvatore Criscuolo, responsabile sanitario dell'Unità ASL Napoli 3 ubicata all'Isola 6 del C.I.S, ovvero persona da questi all'uopo delegata.

I riferimenti telefonici sono i seguenti:

118 - 800172155

OPERATORI DELLA GESTIONE DELLE EMERGENZE

Con la definizione di "Operatore della gestione delle emergenze" è indicato tutto il personale, opportunamente predisposto e addestrato, delegato a svolgere le mansioni connesse al mantenimento delle condizioni di sicurezza alle quali l'Interporto Campano S.p.A. e CIS S.p.A. hanno appaltato le attività di controllo accesso, vigilanza e manutenzione tecnica degli impianti di uso comune. Gli "operatori della gestione delle emergenze" hanno altresì compiti di accoglienza, controllo, assistenza e orientamento del pubblico.

Gli operatori della gestione delle emergenze sono suddivisi nelle seguenti categorie:

- 1. Caposquadra (capoturno) degli addetti all'emergenza;
- 2. Ronde;
- 3. Squadra di vigilanza antincendio;
- 4. Addetti al controllo accessi e varchi;
- 5. Addetti alla manutenzione tecnica degli impianti.

Si rappresenta che il numero degli stessi varia a seconda della fascia oraria 07-21 o 21-07, in quanto in ciascuno di questi archi temporali la vigilanza e controllo accessi all'interno dell'Interporto e del CIS risulta essere differentemente strutturato.

Per quanto all'Interporto Campano, nell'arco 07-21 il numero degli addetti tra vigilanza armata (capo turno e ronde) vigilanza non armata (addetti al controllo accessi e varchi) e squadra di vigilanza antincendio è di 18 unità più 4 unità appartenenti alle ditte cui è stata affidata la manutenzione degli impianti.

Nell'arco temporale dalle 21-07 è di n. 9 unità più n.2 unità reperibili delle ditte di manutenzione.





Per quanto al CIS, nell'arco 07-21 il numero degli addetti tra vigilanza armata (capo turno e ronde) vigilanza non armata (addetti al controllo accessi e varchi) e squadra di vigilanza antincendio è di 16 unità più 4 unità appartenenti alle ditte cui è stata affidata la manutenzione degli impianti. Nell'arco temporale dalle 21-07 è di n. 11 unità più n.2 unità reperibili delle ditte di manutenzione. Gli operatori della gestione delle emergenze sono pertanto suddivisi come segue:

	FASCIA ORARIA: 07-21		FASCIA ORARIA: 21-07	
OPERATORI DELLA GESTIONE DELLE EMERGENZE	INTERPORTO CAMPANO	CIS	INTERPORTO CAMPANO	cis
Caposquadra (capoturno) degli addetti all'emergenza	1	1	1	1
Ronde	2	8	2	4
Squadra di vigilanza antincendio	4		4	
Addetti al controllo accessi ai varchi	11	3	2	2
Addetti alla manutenzione tecnica degli impianti	4		2	
TOTALE UNITA'	22	20	11	13

• CAPOSQUADRA (CAPOTURNO) DELLA VIGILANZA

Ha il compito di coordinare operativamente il personale della Vigilanza nonché di effettuare i necessari controlli e attivare tutte le procedure previste dal Piano.

Tale figura è individuata nel "Capo Turno" del personale degli Istituti di Vigilanza, operativi 365 gg all'anno H24.

I riferimenti telefonici del Capo Turno Interporto sono i seguenti: 366.2538492 – 081.5108151 I riferimenti telefonici del Capo Turno CIS sono i seguenti: 327.4381482 - 081.3115235 Questi nell'ambito della sua attività espleta numerose funzioni volte a garantire la funzionalità e l'eventuale operatività del presente Piano di Emergenza.

In sintesi, si riportano gli adempimenti più evidenti che egli assolve:

- Controllare che tutti gli addetti alle emergenze siano correttamente posizionati;
- Accertarsi che tutti gli addetti all'emergenza abbiano preso cognizione dei compiti e siano a conoscenza delle procedure di competenza;
- Rilevare e segnalare al Delegato Aziendale alla Sicurezza, ovvero in mancanza ad un collaboratore dell'ufficio da questi diretto, la non conformità dei controlli effettuati ovvero eventuali variazioni sugli assetti di sicurezza di cui ai punti precedenti.
- Indire periodicamente anche in via informale, riunioni con il personale della vigilanza per verificare se vi siano variazioni al presente piano non tempestivamente non segnalate e rettificate

Adempimenti da assolvere durante le emergenze

- Attivare immediatamente le specifiche procedure previste e dare tempestiva comunicazione a tutte le unità istituzionali e aziendali così come indicato nei successivi paragrafi;
- In caso di incendio conclamato, comunicherà l'evento alla sala operativa presidiata h24 alla quale chiederà, di attivare il sistema di pressurizzazione antincendio. Il personale addetto





alla sala operativa è correttamente informato, formato ed addestrato all'effettuazione di tale operazione;

 Coordinare almeno due addetti (ronde) affinché si rechino all'ingresso dell'Interporto per attendere le squadre di soccorso ed accompagnarle sul luogo dell'emergenza.

• RONDE

Affiancano il capoturno in compiti di vigilanza e sicurezza, H24 sette giorni su sette. In sintesi, si riportano gli adempimenti più evidenti che essi assolvono

- verificare il corretto presidio dei varchi di accesso;
- controllare che le aree di accesso al pubblico e le vie di fuga siano pulite e sgombre da ostacoli e materiali pericolosi, ed in caso contrario rimuovere, ove possibile, gli inconvenienti;
- controllare eventuali perdite idriche e darne pronta evidenza al Coordinatore dei Servizi di Manutenzione;
- prendere visione delle planimetrie in adozione aggiornate, individuando la posizione da occupare, i luoghi da controllare, le vie di afflusso, le vie di accesso, gli spazi sicuri e segnalare al Capoturno qualsiasi anomalia;
- partecipare con il proprio capoturno alle previste riunioni;
- in caso non conformità dei controlli, dare tempestiva comunicazione al Capoturno.

Adempimenti da assolvere durante le emergenze

- prendere immediatamente contatto con il Capoturno e attivare le specifiche procedure di emergenza;
- recarsi all'ingresso dell'Interporto/Cis, in relazione alle indicazioni ricevute dal caposquadra, per accompagnare le squadre di soccorso sul luogo dell'emergenza;
- fornire indicazioni agli autoveicoli diretti al Nola Business Park in concomitanza con la fase emergenziale.

• ADDETTI AL CONTROLLO ACCESSO E VARCHI

Sono gli addetti alla sicurezza non armati, facente parte di società esterne a cui il NBP ha appaltato il controllo e presidio degli accessi e dei varchi interportuali.

In sintesi, si riportano gli adempimenti più evidenti che essi assolvono

- verificare la funzionalità del sistema di apertura dei varchi (ove presenti) nel lotto di competenza;
- verificare il corretto funzionamento dell'apertura manuale delle sbarre;
- verificare il corretto posizionamento e leggibilità delle segnalazioni di sicurezza indicanti gli ingressi, gli accessi e i varchi (ove presenti);
- rilevare, annotare e segnalare al Capoturno eventuali disfunzioni del servizio effettuato.

Adempimenti da assolvere in caso di emergenza:

• favorire la movimentazione del pubblico e del personale rendendo gli ingressi, i varchi e gli accessi sempre e agevolmente fruibili in tutte le direzioni possibili;





- tenere sgombre le vie di fuga adiacenti;
- in caso di emergenza di qualsiasi natura (incendio, medica, dovuta ad atto criminale, presenza di soggetti pericolosi, aggressioni al personale, presenza di oggetti pericolosi o sospetti), informare immediatamente il Capoturno e mettere in atto le procedure di emergenza.

Da queste figure si distinguono gli "Addetti alle Emergenze Aziendali", che sono coloro che ogni singola azienda operante nell'Interporto e nel CIS di Nola dovrà provvedere a formare ed informare in conformità alle vigenti normative in materia di sicurezza sul lavoro. Gli Addetti alle emergenze aziendali avranno i seguenti compiti:

- prendere visione delle planimetrie in adozione, individuando la posizione da occupare, i luoghi da controllare, le vie di afflusso, le uscite di sicurezza e di emergenza, gli spazi sicuri, i posti di pronto soccorso e le postazioni telefoniche;
- controllare che le vie di fuga e le uscite di sicurezza siano sempre sgombre da persone in stazionamento e da cose che possano costituire ostacolo al deflusso;
- controllare che eventuali rifiuti infiammabili non si accumulino;
- in caso di esito negativo dei controlli, rimuovere, ove possibile, personalmente gli inconvenienti o darne tempestiva comunicazione al proprio responsabile;
- rilevare, annotare e segnalare ai responsabili di competenza, le eventuali variazioni avvenute nell'assetto di sicurezza di cui ai punti precedenti.

Si riportano di seguito dei criteri di massima utilizzati, e utilizzabili, nella scelta degli addetti alla gestione delle emergenze.

Gli Addetti dovranno essere operatori formati secondo un preciso programma su standard nazionale (D.M. 2/09/21 e D.M. 388/03), alle dipendenze del responsabile della sicurezza e dei suoi coordinatori. Questi sono tenuti ad agire in linea con le disposizioni che vengono loro impartite dal responsabile della sicurezza, dai coordinatori delle emergenze e dalle autorità pubbliche di controllo.

È opportuno che tutti gli addetti siano facilmente identificabili e riconoscibili sia dal pubblico che dagli altri addetti alla sicurezza (tale problematica non sussiste per la gestione delle emergenze del NBP, in quanto il personale degli istituti di Vigilanza indossa già la specifica uniforme ed è pertanto facilmente riconoscibile).

• ADDETTI ALLA MANUTENZIONE TECNICA DEGLI IMPIANTI

È il personale dell'impresa di manutenzione alla quale l'Interporto ed il CIS hanno affidato la manutenzione in global service dei singoli impianti ed in particolare di quelli di uso comune. Hanno il compito di verificare su indirizzo del personale dell'Interporto e del CIS, facente parte dell'organigramma della gestione delle emergenze, ovvero di propria iniziativa la funzionalità e la corretta efficienza di tutti gli impianti di uso comune (idrici, elettrici e antincendio) presenti all'interno dell'Interporto e del CIS, al fine di garantire l'operatività e la sostenibilità del piano di emergenza.





SQUADRA DI VIGILANZA ANTINCENDIO

La squadra di vigilanza antincendio è costituita da personale specializzato antincendio e precisamente che ha svolto corso di addetto antincendio rischio elevato e che ha superato con esito positivo l'esame di idoneità tecnica presso il Comando Vigili del Fuoco. Gli stessi parteciperanno al necessario aggiornamento della formazione in conformità al D.M. 2/09/21 per addetti antincendio in attività di livello 3.

Il compito di tale personale è quello di svolgere sorveglianza antincendio all'interno del NBP e in caso di necessità effettuare operazioni di primo intervento in attesa, se necessario, dell'intervento dei VVF.

L'attuale assetto prevede infatti la presenza di due squadre composte da 2 operatori h 24, 7 giorni su 7 e la possibilità di utilizzo dei seguenti automezzi (come di seguito raffigurati):

- N° 1 Mezzo antincendio "APS" (Autopompa Serbatoio);



- N° 1 "PLE" (Piattaforma da Lavoro Elevabile) da 19 metri dotata di lancia antincendio;







- N° 1 Pick-Up dotato di gruppo antincendio;



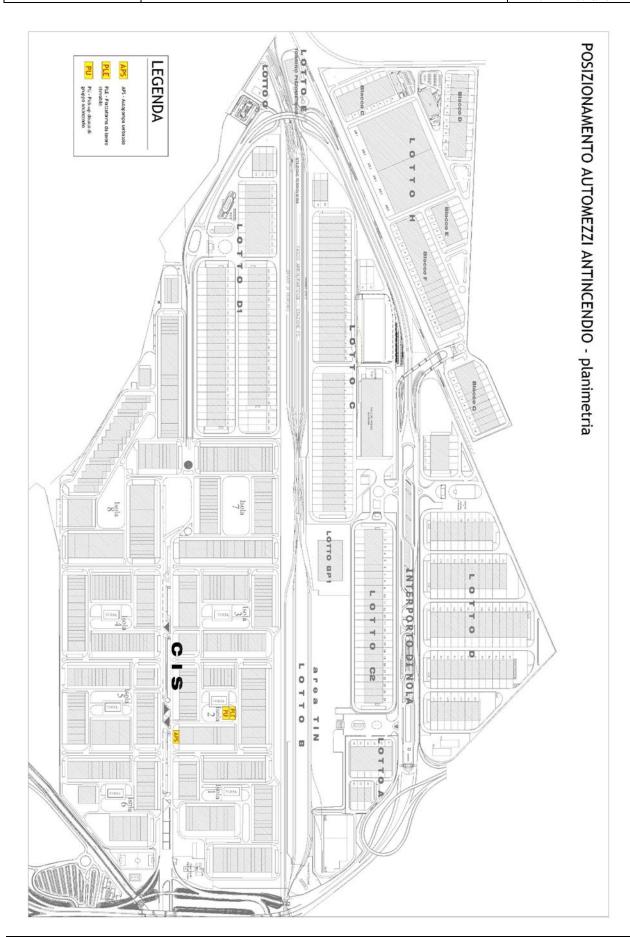
- N° 1 autovettura dedicata al servizio di vigilanza ed attrezzata con i materiali necessari al primo intervento;



N.B. Oltre che sull'autovettura di servizio, estintori, manichette, lance e raccorderie sono presenti anche nell'APS, nel pickup e nella PLE.

Di seguito la planimetria con l'ubicazione degli automezzi.









Le 2 squadre, le cui unità sono abilitate alla conduzione di tutti gli automezzi in dotazione, sono equipaggiate oltre che dei necessari dispositivi di protezione individuale (composti da divisa ed accessori in nomex o equivalente, stivaletti anfibi isolanti, guanti, elmo, ecc.) anche di ricetrasmittenti di potenza e portata adeguate all'area da coprire, con le quali possono comunicare con tutti gli altri operatori addetti alla gestione delle emergenze, garantendo così una comunicazione più rapida ed efficace.

La **squadra 1,** composta da due operatori, a bordo dell'autovettura dedicata al servizio antincendio effettua H24 una continua ed incessante ronda di tutta l'area interessata, tenendosi in contatto con i rispettivi capi turno del CIS e dell'Interporto per qualunque necessità dovesse verificarsi.

La **squadra 2** staziona all'interno dei locali messi a disposizione dal CIS ed ubicati al piano terra della torre 2 del CIS stesso. La predetta squadra ha a disposizione sia il pickup che l'Autopompa, con i quali in caso di incendio ed in relazione alla tipologia dell'evento, si recherà sul posto per effettuare le prime operazioni di intervento in attesa dell'arrivo dei VVF.

Nel parcheggio antistante la torre dell'isola 2 è stazionata anche la PLE 19 che nell'eventualità l'incendio si sviluppi in copertura, sarà portata sul posto da uno dei due operatori contestualmente all'intervento effettuato dall'altro a bordo del pickup o dell'APS, atteso che comunque in tempi brevi tutti i mezzi presenti saranno eventualmente convogliati sul luogo dell'incendio.

Tale organizzazione garantisce l'arrivo sul posto, in un tempo stimabile in 3/4 minuti, dei primi due operatori di ronda, mentre la seconda squadra, a bordo dell'Autopompa e del Pick-Up con gruppo antincendio, giungerà sul luogo dell'eventuale emergenza incendio in un tempo stimabile in 8/10 minuti.

Le 2 squadre antincendio sono sempre coadiuvate dal personale addetto alle ronde, il quale concorrerà alle prime operazioni di spegnimento, in quanto regolarmente formato ed addestrato alla gestione dell'emergenze con rischio elevato. Questi ultimi, opereranno utilizzando l'equipaggiamento antincendio presente su ogni autovettura di servizio e consistente in un estintore da 6 Kg in polvere, due manichette, due lance UNI 45, un casco, una maschera ed una coperta antifiamma.

In conclusione, con riferimento alla tabella di pagina 14 - per il primo intervento - saranno presenti sul luogo dell'emergenza per lo spegnimento dell'incendio per Interporto 7 unità nella fascia 07.00/21.00 e 6 unità nella fascia 21.00/07.00 mentre per CIS ci saranno 9 unità nella fascia 07.00/21.00 e 6 unità nella fascia 21.00/07.00.

3. EMERGENZA IN CASO DI INCENDIO

L'Interporto ed il CIS di Nola sono costituiti da una serie di capannoni, realizzati a più riprese nel corso degli anni. I suddetti capannoni sono meglio rappresentati nelle planimetrie allegate (Allegati 3 e 3.1).

Riguardo alle misure di prevenzione e protezione dal rischio incendio, durante la fase di progettazione e costruzione di ciascun capannone, è stato previsto che ciascun modulo venisse dotato di impianti di protezione commisurati al rischio incendio ipotizzabile all'epoca, in base al tipo di attività che si poteva presumere si sarebbe svolta.





Nello specifico in fase di costruzione dei capannoni sono stati predisposti, per ogni modulo standard, impianti di rivelazione fumi, evacuatori di fumo, sistemi di segnalazione di allarmi manuali, due prese idranti e una presa per eventuale realizzazione di impianto interno di protezione attiva.

Resta inteso che ciascun Utente / Gestore, in relazione alla specifica attività svolta, nonchè in base alla tipologia e alla quantità di merci/materiali in stoccaggio, ha l'obbligo di predisporre idoneo progetto ai sensi del D.P.R. 151/11 e sottoporlo alla preventiva approvazione del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Napoli.

Si precisa che ai fini del presente piano, ogni modulo di utenza dev'essere comunque dotato di segnali ottico-acustici (sirene), esternamente all'attività stessa, le quali si attivano ad ogni segnalazione proveniente dagli impianti di rivelazione e segnalazione di incendio.

Inoltre, per il solo Interporto, è stato realizzato un impianto (Euronet) che consente di centralizzare tutti gli allarmi di protezione attiva in una postazione di controllo remota denominata "Centro di Controllo delle Emergenze", ubicato al piano terra della palazzina uffici al Lotto D1 dell'Interporto. Viene richiesto ai singoli Utenti di Interporto di collegare i loro impianti di protezione attiva a tale sistema Euronet al fine di migliorare le attività di primo intervento.

La gestione di qualunque emergenza, all'interno dell'area del NBP è quindi assicurata:

- Dagli addetti alla Vigilanza (armata e non) presenti h24:
- Dagli addetti alla Vigilanza antincendio presenti h24;
- Dagli addetti al primo intervento e al primo soccorso di ciascun utente / gestore.

Al fine di assicurare la corretta organizzazione e gestione di eventuali emergenze, che interessino le aree comuni del Nola Business Park, sarà garantito il seguente organigramma, specificando fin da ora che ai soggetti sottoelencati saranno assegnati i compiti specifici di cui al precedente paragrafo 2.2:







Le aree di competenza e d'intervento delle squadre di emergenza sopra riportate, sono riferibili unicamente alle emergenze "esterne" che coinvolgano le aree comuni del Nola Business Park.

Si ribadisce che la gestione delle emergenze, all'interno delle singole aziende, resta di competenza delle Aziende stesse che, attraverso i propri addetti ed il proprio piano evacuazione, dovranno garantire l'esodo al di fuori delle strutture di propria pertinenza.

Per quanto riguarda gli impianti fotovoltaici del NBP, installati sulle coperture dei capannoni, sono sottoposti ad ispezioni e controlli periodici dal personale di esercizio dell'Area Centro Sud di O&M Solar Italy di Enel Green Power Italia s.r.l., della sede di Nola ubicata in via Croce del Papa n. 38 Nola (NA).

Su tali impianti è vietato usare acqua per spegnere incendi. L'impiego di tale estinguente, quando necessario, deve essere affidato a solo personale esperto nella lotta antincendio su impianti fotovoltaici, impiegando tecniche si spegnimento, attrezzature e DPI particolari.

La presenza di apparecchiature a media tensione comporta l'obbligo, in caso d'incendi, prima dell'impiego di qualsiasi tipo di estinguente, di mettere fuori servizio ed in sicurezza (interrompere, sezionare e mettere a terra) gli impianti interessati dall'incendio. L'operazione deve essere eseguita da personale Esperto, all'uopo abilitato da Enel Green Power Italia Srl o da Enel Distribuzione S.p.A., cui competono le responsabilità della gestione di eventuali emergenze che interessino le coperture energizzate.

L'accesso in copertura solarizzate, in caso di incendi, è pertanto consentito al solo personale Enel Green Power Italia, alla squadra di vigilanza antincendio ed ai Vigili del Fuoco.

In caso di rilevazione di un incendio in copertura, da chiunque rilevato, sarà necessario contattare immediatamente, oltre al capoturno della vigilanza, il coordinatore delle emergenze di Enel Green Power Italia al numero 320.4725951 e/o un suo preposto al numero 324.9871285.

Per maggiori dettagli fare riferimento al "Piano di Gestione delle Emergenza impianti fotovoltaici comprensorio Cis/Interporto di Nola", redatto da Enel Green Power Italia, da considerarsi parte integrante del presente piano ed allegato (n. 6).

Per quanto attiene invece alle modalità di intervento si rimanda all'allegato 1.





4. EMERGENZE DI ORIGINE ANTROPICA

4.1 MERCI PERICOLOSE

Nel NBP non sono presenti merci pericolose, salvo:

- i depositi di carburante dei distributori presenti all'ingresso/uscita dei due centri
- i depositi di combustibili e/o infiammabili a servizi degli utenti
- il deposito di ammoniaca a servizio della centrale frigorifera

come meglio disciplinati nei successivi par. 4.3 e 4.4. e quanto trasportato via ferro.

Le merci pericolose trasportate via ferro, dalle Imprese Ferroviarie, sono soggette alla disciplina specifica che si rinviene nelle procedure organizzative di RFI (allegato 5) e di TIN spa e di seguito descritte al par. 4.2.

Nell'eventualità, comunque, si verificasse una emergenza di origine antropica, il capo turno della vigilanza provvederà ad allertare le stesse figure sensibili previste in caso di emergenza.

4.2 STAZIONE DI NOLA INTERPORTO - SCALO MERCI TERMINALE RACCORDATO

4.2.1 Tipologia dello scalo

La località di servizio, da ora LdS, di Nola Interporto è individuata, ai sensi del D.M. 20/10/1998, quale Scalo Merci Terminale Raccordato.

4.2.2 Ubicazione geografica e linee ferroviarie afferenti

La Lds si trova all'interno dell'interporto Campano nel Comune di Nola, Via Boscofangone, lotto O - (80035) - Nola – (NA) 81024

L'impianto di Nola Interporto si dirama dalla linea Cancello – Benevento (FL 128) attraverso il "Bivio Nola" e rientra nella giurisdizione dell'Unità di circolazione Salerno, appartenente all'Area circolazione Napoli.

Il raccordo che terminalizza le merci pericolose, allacciato alla stazione di Nola Interporto, è il raccordo **TIN** (Terminal Intermodale Nola), collegato ai binari della stazione mediante la comunicazione n. 15a/15b e la scarpa fermacarri SC2.

L'ubicazione geografica della stazione con lo scalo è indicata nella planimetria generale inserita nella raccolta degli allegati alla Procedura Organizzativa (PO).

Le vie di accesso carrabile e le zone di pericolo sono indicate nella planimetria inserita nella raccolta degli allegati alla PO di RFI.

4.2.3 Zone di terminalizzazione delle merci pericolose

I binari assegnati per la terminalizzazione dei trasporti aventi in composizione merci pericolose sono il I, il II ed il III dell'Area Intermodale TIN. L'ubicazione di tali binari è desumibile dal Piano





Schematico della PO. In relazione ai vincoli impiantistici della LdS, il ricevimento e la partenza dei treni aventi in composizione trasporti di merci pericolose avviene con le seguenti modalità:

- I binari assegnati per gli arrivi/partenze sono il IV, V e VI binario della stazione di Nola Interporto, come rappresentato nel Piano Schematico inserita nella raccolta degli allegati alla PO
- Su tali binari della stazione di Nola Interporto, la permanenza dei treni di merci pericolose dovrà essere ridotta ai tempi strettamente necessari per lo spostamento degli stessi, ovvero per gli arrivi/partenze dalla stazione (sosta tecnica o manovra per successiva terminalizzazione per carico/scarico).

In caso di necessità, l'intervento dei mezzi di soccorso avviene attraverso il lotto C, grazie alla presenza di:

- Un'area di stallo-sosta per mezzi di soccorso VVF Forze dell'ordine (AREA DI TRIAGE) opportunamente indicata con segnaletica orizzontale e verticale;
- Un percorso di accesso carrabile accesso di emergenza opportunamente indicato con segnaletica orizzontale e verticale, chiuso da catena;
- n.8 varchi pedonali per accesso d'emergenza in corrispondenza di n.8 idranti e n.8 aree di stallo per la sosta dei mezzi di soccorso.

L'area di triage, gli accessi carrabili e pedonali sono indicati nell'allegato n. 4i delle "Procedure Organizzative per la Gestione Delle Emergenze" di RFI, in allegato 5 al presente documento e da considerarsi parte integrante dello stesso.

Pertanto, particolare attenzione dovrà essere posta nel lasciare libero l'attraversamento carrabile e quelli pedonali che dal Lotto C consentono l'accesso in emergenza ai binari di stazione.

4.2.4 Ingressi e vie di esodo ai binari per gli arrivi/partenze destinati alle merci pericolose e all'area TIN

La stazione di Nola Interporto è completamente all'aperto ed i mezzi di soccorso per accedere ai binari di arrivo/partenza, destinati alle merci pericolose, devono accedere al lotto C e raggiungere la strada che fiancheggia il binario VI. Il varco di accesso al lotto, di larghezza sufficiente, con doppia sbarra di accesso e di uscita, è presenziato da apposito personale dalle ore 7 alle 21. Le vie di esodo della stazione coincidono con gli accessi descritti al p.to che precede (vedi anche allegato n.4i delle "Procedure Organizzative per la Gestione Delle Emergenze" di RFI).

Anche il varco di accesso all'Area TIN, attraverso il quale si accede ai binari I, II, III, destinati al ricevimento delle MP, è munito di doppia sbarra di accesso e uscita ed è presenziato da apposito personale, nelle ore di apertura del Terminal (V capoverso del punto II.1).

In orario notturno (dalle 21 alle 7) e nei giorni festivi, i varchi dei singoli lotti sono aperti ed il presenziamento dell'intero l'Interporto si sposta in corrispondenza dell'ingresso principale posto sulla viabilità, appena dopo la stazione carburanti della Q8. Nello stesso orario, l'eventuale accesso al TIN viene gestito dal capoturno della vigilanza.

Le vie di accesso carrabile e le vie di esodo sono riportate nella planimetria inserita nella raccolta degli allegati alla PO.





Si ricorda che i soggetti deputati al soccorso ed in particolare i VVF vengono accompagnati sul luogo dell'evento dal personale della vigilanza, così come indicato al par. 3 del presente piano.

Per tutti i dettagli in merito alla gestione delle merci pericolose, fare riferimento alle "Procedure Organizzative per la Gestione Delle Emergenze", allegato 5 al presente documento e da considerare parte integrante dello stesso.

4.2.5 AREE DI COMPETENZA PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE CAUSATE DA MERCI PERICOLOSE

A seconda del tratto ferroviario interessato, le competenze e responsabilità relative alla gestione delle emergenze concernenti il trasporto di merci pericolose sono suddivise fra i soggetti coinvolti, a vario titolo, nella movimentazione, ovvero:

- RFI (Rete Ferroviaria Italiana), in qualità di società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria di Stazione;
- Le IF, cioè le imprese ferroviarie che effettuano il trasporto e la movimentazione del materiale rotabile;
- TIN Terminal Intermodale Nola SpA, in qualità di società che gestisce il terminal intermodale.
- Come indicato nel grafico riportato nella pagina seguente, sono individuate le cosiddette "Aree di utilizzo" ovvero le zone di intervento di ciascun soggetto in caso di emergenza.

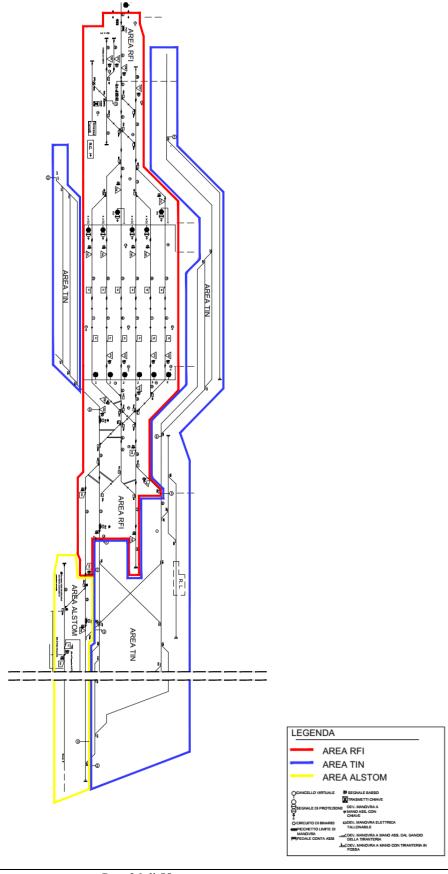
In particolare:

- prima del cosiddetto km 0, ovvero il limite superato il quale si entra all'interno delle aree di proprietà di Interporto Campano spa, la gestione delle emergenze relative alle merci pericolose è di RFI e dell'impresa ferroviaria che ne effettua il trasporto;
- all'interno del perimetro indicato in grafico con contorno rosso, la gestione delle emergenze
 relative alle merci pericolose è appannaggio della IF che ne effettuano il trasporto e di RFI che
 ha la gestione della stazione; in questo caso è necessario che RFI provveda a segnalare l'emergenza anche all'Interporto Campano spa ed al TIN spa. La segnalazione ad Interporto è fondamentale affinché, all'arrivo dei soccorsi esterni (Vigili del Fuoco, Servizio Sanitario,
 etc), il personale di Vigilanza dell'Interporto stesso provveda a scortare i soccorritori
 presso il luogo dell'incidente;
- all'interno del perimetro indicato in grafico con contorno blu, la gestione delle emergenze è di competenza del TIN spa (allegato 8); in questo caso è necessario che TIN provveda a segnalare l'emergenza al Caposquadra della vigilanza di Interporto di turno ed al Regolatore di Circolazione (RdC) di Rfi di turno.





GRAFICO DELLE AREE DI UTILIZZO







4.3 CENTRALE FRIGORIGENA (COMPETENZA FAMINO S.r.l.)

L'impianto, situato nell'area del Polo del Freddo all'interno del lotto C dell'Interporto Campano di Nola, è del tipo a compressione di ammoniaca.

Utilizza come fluido frigorifero primario l'ammoniaca anidra (NH3, R717) e come fluido secondario acqua con 35% di glicole etilenico (fluido non pericoloso di gruppo 2). L'ammoniaca è utilizzata, in circuito chiuso, per il raffreddamento diretto (per mezzo di batterie ad aria) di celle frigorifere ed anche per il raffreddamento di una soluzione di acqua con glicole etilenico destinata a sua volta ai servizi di condizionamento.

Sono presenti n.2 circuiti ammoniaca a due diverse temperature di evaporazione:

- 1. un circuito di bassa pressione operante tra -40°C/-10°C per il servizio alle celle di conservazione prodotto congelato (circuito Booster di bassa pressione)
- 2. un circuito di alta pressione tra -10/+35° C per il servizio diretto ai tunnel di preraffreddamento e per il raffreddamento del glicole.

Per maggiori dettagli fare riferimento al "Piano di Emergenza ed Evacuazione" che la FA-MINO S.r.l. ha redatto in rev. 01 in data 24/05/2024 adeguandosi al presente piano e che dovrà tenere sempre aggiornato (allegato 7).

Per facilità di consultazione nel seguito i riferimenti telefonici del Coordinatore e responsabile dell'emergenza della Famino al quale bisognerà fare sempre riferimento in caso di emergenze della centrale frigorigena o che in un qualche modo potrebbero interessare la stessa:

Sig. Meo Rafael 328.3136863

4.4 ALTRI DEPOSITI DI MATERIALI PERICOLOSI PRESENTI

All'interno del CIS e dell'Interporto esistono dei depositi di materiale pericoloso, la maggior parte dei quali non di competenza di CIS/Interporto e costituiti essenzialmente dalla presenza di gruppi elettrogeni a servizio delle attività, così come dettagliatamente riportati nelle planimetrie in Allegato 4 al presente piano.

Tutti i componenti le squadre di emergenza sono stati dotati di dette planimetrie e correttamente informati, al fine di intervenire con le necessarie cautele nell'eventuale intervento data la presenza di detti depositi di materiale pericoloso.





4.5 RACCOLTA E CONSULTAZIONE DEI DATI DELLE MERCI IN DEPOSITO E DELLE RELATIVE SCHEDE DI SICUREZZA

Al fine di assicurare il coordinamento delle operazioni da affrontare in caso di emergenza, in ottemperanza a quanto disposto dal comma 3 del p.to 9 dell'Allegato al D.M. 18.07.2014, i Responsabili delle attività che operano all'interno dell'Interporto Campano sono tenuti a comunicare i dati delle merci in deposito e/o lavorazione e le relative schede di sicurezza.

La comunicazione dovrà avvenire a mezzo pec (interportocampano@legalmail.it) con frequenza almeno semestrale ed in ogni caso in occasione di introduzione e/o sostituzione di nuove merci. L'elenco delle merci e delle relative schede di sicurezza, suddivise per attività, saranno a disposizione degli addetti alla gestione dell'emergenza all'interno del Centro Gestione Emergenze.

5. EVACUAZIONE DOVUTA A FENOMENI METEOROLOGICI O NATURALI DI PARTICOLARE GRAVITA'

Per tale tipo di evento, bisognerà immediatamente procedere alla segnalazione dell'emergenza seguendo le stesse procedure indicate nell'emergenza incendi, ed attivare le procedure di evacuazione, così come previste nella scheda relativa alla gestione degli eventi sismici facendo quanto possibile per consentire ai presenti il raggiungimento di un luogo sicuro a seconda delle emergenza che si dovessero verificare.

6. LUOGO SICURO

<u>I Punti di raccolta/ luoghi sicuri esterni,</u> sono stati identificati nelle aree esterne ai vari capannoni che costituiscono i singoli lotti, come meglio individuate nelle planimetrie allegate al presente piano.

Nel caso in cui questi punti di raccolta, per problematiche o esigenze diverse, dovessero risultare inaccessibili o di difficile gestione, il punto di raccolta esterno, dovrà essere identificato nel luogo ritenuto più sicuro e di più facile accesso all'uscita dall'edificio.

In caso di <u>emergenza localizzata</u> che impedisca l'uscita verso l'esterno, è necessario convogliare le persone verso un <u>Punto Di Raccolta/Luogo Sicuro Interno</u> da determinare a seconda dell'emergenza e di dove si è verificata (scelta dinamica).

Le istruzioni per il personale addetto alla gestione delle emergenze aziendali nelle singole aziende, sono riportate nelle specifiche tabelle alle pagine precedenti.





7. RIEPILOGO DEI RIFERIMENTI TELEFONICI PER LE EMERGENZE

CENTRALINO INFORMAZIONI	081.3115111		
	081.3115209		
COORDINATORE DELLE EMERGENZE	348.2407880		
CAPOTURNO VIGILANZA INTERPORTO	3662538492 - 0815108151		
CAPOTURNO VIGILANZA CIS	327.4381482 - 081.3115235		
COORDINATORE DELLE DITTE DEI SERVIZI			
DI MANUTENZIONE, CONTROLLO E PRONTO	081.3115229		
INTERVENTO SU IMPIANTI ED ATREZZATURE ANTINCENDIO	335.1767361		
COORDINATORE DEI SERVIZI SANITARI E DI	118 / 800172155		
PRONTO SOCCORSO	110 / 000172132		
DIRIGENTE MOVIMENTO TRENI RFI (CAPO STAZIONE)	313.8096033		
, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	0683222026		
ENEL GREEN POWER ITALIA REFERENTE	320.4725951 – Preposto		
	324.9871285 - Addetto		
CAPOSQUADRA VIGILANZA ANTINCENDIO			
NBP	345.6991811		
	115		
VIGILI DEL FUOCO	081.5108795		
	112		
CARABINIERI	081.8290300		
	001.0270300		
	113		
POLIZIA	081.5127211		
	0010127211		
POLIZIA MUNICIPALE	081.8231014 - 081.5121282		
RESPONSABILE TIN	3394663339		
COORDINATORE EMERGENZE FAMINO S.r.l.	328.3136863		
RESPONSABILE ALSTOM	340.0677815		





8. PRONTUARIO DELLE PROCEDURE DA ATTUARE IN CASO DI EMERGENZA

Alle procedure di seguito riportate, dovranno attenersi tutti i soggetti coinvolti nel sistema di gestione delle emergenze sia dell'Interporto di Nola, sia delle Aziende occupanti i singoli lotti, ognuno per quanto di propria competenza.

Le procedure vogliono sostanzialmente costituire uno strumento per attivare e agevolare l'evacuazione delle persone presenti nell'Interporto di Nola, e soccorrere le categorie maggiormente a rischio quali disabili, anziani, donne in stato di gravidanza, persone con arti fratturati e bambini.

Infine le procedure devono costituire un mezzo per agevolare e supportare l'azione degli operatori esterni competenti al pronto intervento specifico (Forze dell'Ordine, Vigili del fuoco, Operatori sanitari, ecc.).

Le procedure di seguito riportate identificano i pericoli potenziali, le condizioni e le situazioni particolari, consentendo di avere la possibilità di un differente punto di vista e disporre di specifiche informazioni che è impossibile ottenere durante un'emergenza.

Le procedure sono la rappresentazione, in genere schematica, delle linee-guida comportamentali e operative che "scandiscono" i vari momenti dell'emergenza. Come vedremo in seguito, tale schematizzazione può essere realizzata su diversi livelli.

Le Procedure Operative Standard forniscono un valido insieme di direttive tramite le quali il personale può operare efficacemente, efficientemente e con maggiore sicurezza. In mancanza di appropriate procedure un incidente diventa caotico, causando confusione ed incomprensione ed aumentando il rischio di infortuni.





EMERGENZE DOVUTE AD INCENDI

a) **SEGNALAZIONE**

In presenza di principio di incendio o di anomalie che si ritengono in grado di influire in qualsiasi modo sulla sicurezza di tutti i presenti, rilevate direttamente o, a seguito di segnalazione ricevuta, verificatane la effettiva esistenza, dovrà essere data immediata comunicazione circostanziata al proprio coordinatore diretto.

Dovrà essere immediatamente data comunicazione circostanziata al *Coordinatore* delle emergenze.

Il *Coordinatore delle emergenze* dovrà immediatamente dare comunicazione di emergenza ai servizi di sicurezza competenti e attivare gli addetti al pronto intervento competenti.

b) PRIMO INTERVENTO.

In presenza di focolai d'incendio limitati, ed in temporanea attesa dell'arrivo dei VVF, il solo personale presente, che sia stato specificatamente addestrato sulla dislocazione e l'utilizzo dei presidi antincendio, sul tipo di sistema di allarme esistente e sulla eventuale vicinanza di un quadro elettrico, potrà tentare lo spegnimento del focolare d'incendio utilizzando i mezzi di estinzione disponibili, attivare eventualmente il sistema di allarme ed azionare sul quadro elettrico il distacco di energia. Per l'impianto fotovoltaico è vietato l'utilizzo di acqua da parte di personale non adeguatamente formato, addestrato e dotato dei dovuti dispositivi di protezione per la presenza di impianto in tensione.

c.1) EVACUAZIONE LOCALIZZATA

In caso di evacuazione localizzata che interessa uno o più utenti del complesso interportuale, l'ordine di evacuazione dovrà essere emanato dal responsabile della gestione delle emergenze di ogni singola azienda, che dovrà altresì provvedere ad avvisare rispettivamente: i VV.F., il Capoturno, il Coordinatore delle emergenze e, ove necessario, il servizio di pronto soccorso medico.

c.2) EVACUAZIONE GENERALE

L'ordine di evacuazione generale dovrà essere emanato, quando ritenuto indispensabile, dal **Delegato Aziendale alla Sicurezza** con ogni mezzo disponibile (telefonia di servizio, comunicazione diretta), che provvederà anche ad attivare l'arrivo di tutti i soccorsi necessari.





ISTRUZIONI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA GESTIONE DELLE EMERGENZE

IN AMBIENTI APERTI:

- ☑ rimanere calmi;
- dirigere e convogliare sollecitamente i presenti verso le più vicine e praticabili uscite di sicurezza e vie di fuga, individuate nelle planimetrie di emergenza, fino al raggiungimento degli spazi sicuri, invitandoli a non correre ed a non accalcarsi;
- ☑ favorire il deflusso dei disabili;
- ☑ vietare a chiunque di percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello previsto;
- scoraggiare comportamenti non conformi all'emergenza, richiedendo a tutti azioni ispirate a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri;
- in presenza di fumo, indicare a tutti i presenti di proteggere con un fazzoletto possibilmente bagnato le vie respiratorie;
- ☑ in presenza di fiamme, indicare a tutti i presenti di proteggere i capelli avvolgendoli con indumenti di lana, possibilmente bagnati, e spogliarsi di qualsiasi indumento di tessuto acrilico.

IN AMBIENTI CHIUSI:

- ☑ rimanere calmi;
- dirigere e convogliare sollecitamente i presenti verso le più vicine e praticabili uscite di sicurezza e vie di fuga, individuate nelle planimetrie di emergenza, fino al raggiungimento degli spazi sicuri, invitandoli a non correre ed accalcarsi;
- ☑ favorire il deflusso dei disabili;
- ☑ vietare a chiunque l'uso degli ascensori;
- ☑ vietare a chiunque di percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello previsto;
- ☑ chiudere, ad evacuazione ultimata, le porte dei locali evacuati;
- ☑ scoraggiare comportamenti non conformi all'emergenza, richiedendo a tutti azioni ispirate a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri;
- ☑ in presenza di fumo, indicare ai presenti di proteggere con un fazzoletto possibilmente bagnato le vie respiratorie e camminare il più possibile accovacciati verso il pavimento;
- ☑ in presenza di fiamme, indicare agli astanti di proteggere i capelli avvolgendoli con indumenti di lana, possibilmente bagnati, e spogliarsi di qualsiasi indumento di tessuto acrilico;
- in caso di impossibilità ad abbandonare un locale, chiudere tutte le porte e le finestre e, per quelle verso l'incendio, provvedere a sigillare come possibile le fessure;
- in caso di uso di apparecchiature idriche di estinzione, verificare che sia disattivato il circuito elettrico.





USO DEI MEZZI DI ESTINZIONE

I mezzi di estinzione sono di stretta competenza della Squadra di Emergenza e dei Vigili del Fuoco. Il loro uso può essere consentito al personale dipendente esclusivamente per:

- 1. domare un incendio molto circoscritto, quando l'evacuazione dai locali interessati risulti semplice e veloce. Il personale dipendente non deve mai attardarsi a spegnere incendi nel caso in cui possa rimanere intrappolato dalle fiamme nel locale in cui si trova;
- fornire aiuto ad altri colleghi di lavoro rimasti a loro volta avvolti dalle fiamme, nel qual caso l'imminente pericolo di vita può giustificare il tentativo di spegnere le fiamme.

ESTINTORI

- 1. Usare sempre l'estintore raggiungibile con maggiore facilità, che non sempre è quello più vicino.
- 2. Disporsi con il vento o le correnti d'aria alle spalle in modo che il fumo non impedisca di vedere l'esatta posizione del fuoco.
- 3. Direzionare il getto d'acqua sempre dall'alto verso il basso. Solo in presenza di olio o benzina, invece, direzionarlo ortogonalmente alle fiamme sulla superficie del liquido.
- 4. Nel caso in cui le fiamme siano state domate e l'estintore usato sia scarico (o quasi), procurarsi immediatamente un nuovo estintore e presidiare la zona per circa 20 minuti al fine di evitare una ripresa del fuoco.
- 5. In presenza di incendio di dimensioni tali da impedire la fuga, cercare di disporsi in più punti, con più estintori puntati in aree diverse del fuoco.
- 6. Comunicare immediatamente al R.S.P.P. la presenza di un estintore scarico, anche se parzialmente.

LANCE IDRANTI

L'uso delle lance idranti segue le stesse indicazioni fornite per gli estintori, con l'accortezza che il getto (ad alta pressione) deve essere adeguatamente controllato al fine di evitare inutile dispersione d'acqua ed errato puntamento. Nel caso in cui la lancia non risponda all'apertura della manopola, evitare di restare sul posto informando tutti i presenti.

ALTRI MEZZI

In presenza di incendio di modestissime dimensioni, o laddove vi siano persone avvolte dalle fiamme, è possibile usare teli, coperte o indumenti per domare il fuoco. Con l'adozione di tali misure per piccoli focolai su materiali diversi, si raccomanda di fare attenzione ai ritorni di fiamma che possono verificarsi dopo una apparente spegnimento. Inoltre, se una persona è avvolta dalle fiamme, è necessario farla stendere a terra e coprirla completamente, facendo particolare attenzione ai capelli e alla testa.





ISTRUZIONI PER IL PUBBLICO, GLI OCCUPANTI EDIFICI E LOCALI IN GENERE

- "rimanere calmi;
- 🤎 seguire le indicazioni del più vicino addetto alla sicurezza;
- percorrere le vie di fuga indicate dall'addetto all'emergenza speditamente ma senza correre ed accalcarsi:
- "non usare eventuali ascensori;
- non percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello indicato;
- vere un comportamento ispirato a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri;
- in presenza di fumo, proteggere con un fazzoletto possibilmente bagnato le vie respiratorie e camminare il più possibile accovacciati verso il pavimento;
- in presenza di fiamme, proteggere i capelli avvolgendoli con indumenti di lana, possibilmente bagnati, e spogliarsi di qualsiasi indumento di tessuto acrilico;
- 🦞 seguire le indicazioni del più vicino addetto all'emergenza;
- by favorire il deflusso dei disabili;
- " non usare gli ascensori;
- "non percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello indicato;
- " raggiungere il luogo sicuro previsto più vicino;
- "non abbandonare il luogo sicuro se non autorizzati;
- * attendere che un addetto dei Servizi di Sicurezza o della Squadra di Emergenza identifichi i presenti;
- in caso di impossibilità ad abbandonare un locale, chiudere tutte le porte e le finestre e, per quelle verso l'incendio, provvedere a sigillare come possibile le fessure.

ISTRUZIONI PER GLI AUTOVEICOLI

- Non parcheggiare lungo le strade che conducono all'incendio e tanto meno lungo i percorsi adiacenti all'area incendiata;
- Non transitare sulle strade invase dal fumo e in qualunque modo moderare la velocità nei pressi dell'incendio.
- Non sostare o rimanere in luoghi in prossimità dell'incendio oppure nella direzione verso cui soffia il vento.
- Seguire la segnaletica stradale presente, rispettare i limiti di velocità imposti e non percorrere le vie in senso contrario al regolare senso di marcia, salvo diverse indicazioni ricevute dagli addetti;
- Bavorire il transito dei mezzi di soccorso.





EMERGENZE DOVUTE A CEDIMENTI DI STRUTTURE E/O IMPIANTI

EVACUAZIONE.

Per tale tipo di evento, il capo turno si adopererà affinché, di concerto con tutti gli altri attori della gestione delle emergenze dell'Interporto di Nola, si favorisca sollecitamente l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap, seguendo scrupolosamente i comportamenti di seguito riportati ed ad essi riferibili. Le citate regole comportamentali sono da seguire, nella gestione di simili eventi anche per gli "Addetti alle emergenze aziendali":

ISTRUZIONI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA GESTIONE DELLE EMERGENZE

IN AMBIENTI APERTI:

- ☑ rimanere calmi:
- dirigere e convogliare sollecitamente i presenti verso le più vicine e praticabili vie di fuga, individuate anche nelle planimetrie di emergenza, fino al raggiungimento degli spazi sicuri, invitandoli a non correre ed accalcarsi;
- ☑ vietare a chiunque l'uso degli ascensori;
- ☑ vietare a chiunque di percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello previsto;
- ☑ scoraggiare comportamenti non conformi all'emergenza, richiedendo a tutti azioni ispirate a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri.

IN AMBIENTI CHIUSI:

- ☑ rimanere calmi;
- dirigere e convogliare sollecitamente i presenti verso le più vicine e praticabili uscite di sicurezza e vie di fuga, individuate nelle planimetrie di emergenza, fino al raggiungimento degli spazi sicuri, invitandoli a non correre ed accalcarsi;
- ✓ favorire il deflusso dei disabili;
- ☑ vietare a chiunque l'uso degli ascensori;
- ☑ vietare a chiunque di percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello previsto;
- ☑ in caso di fuga di gas, aerare i locali occupati ed evitare di azionare utilizzatori elettrici (interruttori compresi);
- ☑ chiudere, ad evacuazione ultimata, le porte dei locali evacuati;
- ☑ scoraggiare comportamenti non conformi all'emergenza, richiedendo a tutti azioni ispirate a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri.





ISTRUZIONI PER IL PUBBLICO, GLI OCCUPANTI EDIFICI E LOCALI IN GENERE

- "rimanere calmi;
- 💖 seguire le indicazioni del più vicino addetto all'emergenza;
- percorrere le vie di fuga indicate dall'addetto all'emergenza speditamente ma senza correre ed accalcarsi;
- favorire il deflusso dei disabili;
- non percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello indicato;
- vere un comportamento ispirato a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri;
- "non abbandonare il luogo sicuro se non autorizzati;
- * attendere che un addetto dei Servizi di Sicurezza o della Squadra di Emergenza identifichi i presenti;
- w non usare gli ascensori
- in caso di fuga di gas, aerare i locali occupati ed evitare di azionare fiamme libere (accendini) e utilizzatori elettrici (interruttori compresi).





EMERGENZE DOVUTE AD EVENTI SISMICI

EVACUAZIONE.

Per tale tipo di evento, dare immediata attuazione alle procedure di evacuazione senza attendere alcun avviso.

Dovrà essere sollecitamente favorita l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap, osservando scrupolosamente i comportamenti di seguito riportati.

ISTRUZIONI PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA GESTIONE DELLE EMERGENZE

IN AMBIENTI APERTI:

- ☑ rimanere calmi;
- ☑ dirigere e convogliare sollecitamente i presenti verso le più vicine uscite di sicurezza e vie di fuga (dopo averne verificato la praticabilità), individuate nelle planimetrie di emergenza, fino al raggiungimento degli spazi sicuri (lontano da edifici, alberi e linee elettriche), invitandoli a non correre ed accalcarsi;
- ✓ favorire il deflusso dei disabili;
- ☑ vietare a chiunque di percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello previsto;
- ☑ scoraggiare comportamenti non conformi all'emergenza, richiedendo a tutti azioni ispirate a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri.

IN AMBIENTI CHIUSI:

- ☑ rimanere calmi;
- dirigere e convogliare sollecitamente i presenti verso le più vicine e praticabili uscite di sicurezza e vie di fuga, individuate nelle planimetrie di emergenza, fino al raggiungimento degli spazi sicuri, invitandoli a non correre ed accalcarsi;
- ✓ favorire il deflusso dei disabili;
- ☑ vietare a chiunque l'uso degli ascensori;
- ✓ vietare a chiunque di percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello previsto;
- ☑ in caso di impossibilità ad abbandonare i locali occupati, raggrupparsi nelle vicinanze delle pareti perimetrali o in zone d'angolo;
- scoraggiare comportamenti non conformi all'emergenza, richiedendo a tutti azioni ispirate a sentimenti di solidarietà, civismo e collaborazione verso gli altri.





ISTRUZIONI PER IL PUBBLICO, GLI OCCUPANTI EDIFICI E LOCALI IN GENERE

- "rimanere calmi;
- 🢖 seguire le indicazioni del più vicino addetto all'emergenza;
- percorrere le vie di fuga indicate dall'addetto all'emergenza speditamente ma senza correre ed accalcarsi;
- non percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello indicato;
- w avere un comportamento ispirato a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri;
- favorire il deflusso dei disabili;
- " non usare gli ascensori;
- in presenza di fumo, proteggere con un fazzoletto possibilmente bagnato le vie respiratorie e camminare il più possibile accovacciati verso il pavimento;
- in caso di impossibilità ad abbandonare i locali occupati, raggrupparsi nelle vicinanze delle pareti perimetrali o in zone d'angolo;
- "non abbandonare il luogo sicuro se non autorizzati;
- * attendere che un addetto dei Servizi di Sicurezza o della Squadra di Emergenza identifichi i presenti.

ISTRUZIONI PER GLI AUTOVEICOLI

- Cercare di non utilizzare l'auto;
- Mallontanarsi dai fabbricati e non sostare nei pressi di alberi e/o pali della luce;
- Non transitare su ponti e cavalcavia;
- Se si è in auto, seguire la segnaletica stradale presente, rispettare i limiti di velocità imposti e non percorrere le vie in senso contrario al regolare senso di marcia, salvo diverse indicazioni ricevute dagli addetti;
- Bavorire il transito dei mezzi di soccorso.





EMERGENZE DOVUTE AD ATTI CRIMINALI O ALLA PRESENZA DI SOGGETTI PERICOLOSI

SEGNALAZIONE

Dare immediata segnalazione circostanziata al proprio coordinatore diretto, cercando di non attirare l'attenzione.

I coordinatori dovranno dare immediata comunicazione circostanziata al capoturno della vigilanza ed attivare le F.F.O.O.

EVACUAZIONE.

Per tale tipo di evento non è prevista evacuazione.

NORME COMPORTAMENTALI.

- mantenere la calma;
- "non allarmare eventuali altre persone presenti;
- cercare di allontanarsi e di fare allontanare eventuali presenti senza attirare l'attenzione;
- * attendere l'arrivo della vigilanza e/o delle forze dell'ordine evitando di prendere alcun tipo di iniziativa.

EMERGENZE DOVUTE ALLA PRESENZA DI OGGETTI SOSPETTI

SEGNALAZIONE

Dare immediata segnalazione circostanziata al proprio coordinatore diretto, cercando di non attirare l'attenzione.

I coordinatori, dovranno dare immediata comunicazione circostanziata al capoturno della vigilanza ed attivare le F.F.O.O:

EVACUAZIONE E NORME COMPORTAMENTALI.

L'ordine di evacuazione dovrà essere emanato, quando ritenuto indispensabile, dal responsabile della gestione delle emergenze aziendale con ogni mezzo disponibile. In tale evenienza dovrà essere favorita l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap, osservando scrupolosamente i comportamenti già riportati nelle precedenti procedure, ma facendo percorrere al pubblico vie d'esodo lontane dall'oggetto, pericoloso o sospetto, ed evitando assembramenti.





EMERGENZE MEDICHE

SEGNALAZIONE

Per tale tipo di evento rilevato direttamente o, a seguito di segnalazione ricevuta, verificatane la effettiva esistenza, dovrà essere data immediata comunicazione circostanziata al proprio coordinatore diretto.

Lo stesso, dovrà dare immediata comunicazione rispettivamente al coordinatore dei servizi sanitari e di pronto soccorso, al servizio per la gestione delle emergenze territoriali (118) ed al Capoturno che predisporrà una ronda all'ingresso del complesso interportuale, onde consentire l'immediato raggiungimento da parte dei soccorritori del lotto interessato.

PRIMO INTERVENTO

In presenza di casi non gravi, ed in temporanea attesa dell'arrivo degli addetti al soccorso sanitario, il solo personale presente, che sia stato specificatamente addestrato al primo soccorso ed abbia disponibile una cassetta di pronto intervento potrà effettuare, con la massima cautela, le prime semplici operazioni di primo soccorso.

Si specifica che le operazioni di primo soccorso, in attesa dell'arrivo delle squadre di pronto soccorso, restano di competenza degli Addetti alla gestione delle emergenze, che ogni Azienda dovrà opportunamente formare ed informare in conformità alle vigenti disposizioni legislative.





SOTTOSCRIZIONE DEL DOCUMENTO

Il presente documento è stato elaborato dal Datore di Lavoro (Dott. Claudio Ricci), in collabora-zione con il Delegato Aziendale per la Sicurezza (Dott. Sergio Sellitto), con il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (Dott. Luigi Tamantini), con l'assistenza dei Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza (Geom. Domenico Fusco e Luigi Romano) e con la supervisione dell'ufficio tecnico dell'Interporto Campano S.p.A.

Il Datore di Lavoro Dott. Claudio Ricci

INTERPORTO CAMPANO SPA

Il Delegato aziendale per la sicurezza Dott. Sergio Sellitto

INTERPORTO PANO S.p.A.

Il pirigente l'ulificio Sicurezza

dr. Ser als chirito

Il coordinatore delle Emergenze Arch. Roberto de Conciliis

L'RSPP Dott. Luigi Tamantini Dott. Luigi Tamantini
Tecnico della prevenzione nell'ambienta

Per presa visione ed accettazione

I RLS

Geom. Domenico Fusco

Dott. Luigi Romano

Nola (NA), lì 09/10/2024





ALLEGATI

ALLEGATO 1. P	PROCEDURA OPERATIVA GESTIONE ALLARMI INCENDIO
ALLEGATO 2. S	SPECIFICHE INDICAZIONI PER I DIVERSAMENTE ABILI
ALLEGATO 3. P	PLANIMETRIE DI EVACUAZIONE INTERPORTO CAMPANO
ALLEGATO 3.1 P	PLANIMETRIE DI EVACUAZIONE CIS
ALLEGATO 4. P	PLAN. DEGLI ALTRI DEPOSITI DI MATERIALI PERICOLOSI PRESENTI
G	PROCEDURE ORGANIZZATIVE DI RFI PER LA GESTIONE DELLE EMER GENZE NELLO SCALO MERCI TERMINALE DI NOLA INTERPORTO IANO DI SECURITY RFI
ALLEGATO 6. P	PIANO DI EMERGENZA ENEL GREEN POWER ITALIA SRL
ALLEGATO 7. P	PIANO DI EMERGENZA FAMINO SRL
ALLEGATO 8. P	PIANO DI EMERGENZA TIN SPA





ALLEGATO 1.

PROCEDURA OPERATIVA GESTIONE ALLARMI INCENDIO

IN GIORNI ED ORARI DI APERTURA DEL NOLA BUSINESS PARK

Sarà cura di ciascun Utente, anche in relazione al proprio organigramma di gestione delle emergenze, attivare la propria specifica procedura e, nell'ambito della stessa, allertare il capoturno a seguenti numeri telefonici:

CAPOTURNO VIGILANZA INTERPORTO	3662538492 - 0815108151
CAPOTURNO VIGILANZA CIS	3274381482 - 0813115235

Il capoturno, ricevuta la segnalazione di incendio, si recherà sul posto - avendo cura di far convogliare tutte le unità di vigilanza attraverso la radio ed i telefoni in dotazione – e, constatata la presenza dell'incendio, opererà nel seguente modo:

- 1. Procederà alla chiamata dei soccorsi esterni (115 e 118) se non ancora allertati dall'Utente stesso;
- 2. Procederà a chiamare il Caposquadra della vigilanza antincendio al numero 345.6991811. Come dettagliato nel paragrafo 2.2 (pagina 20) del presente piano, a seguito della chiamata ricevuta i primi due operatori di ronda (squadra 1) si recheranno immediatamente sul posto dell'incendio e successivamente giungeranno gli altri due operatori (squadra 2) con l'automezzo antincendio "APS" (Autopompa) e con il Pick-Up o con la PLE, a seconda delle necessità;
- 3. Comunicherà l'evento alla sala operativa presidiata h24 alla quale chiederà di attivare il sistema di pressurizzazione antincendio;
- 4. Procederà a chiamare il Preposto e l'Addetto di Enel Green Power ai numeri 320.4725951 e 324.9871285;
- 5. Procederà a chiamare il Coordinatore dei Servizi di Manutenzione al 335.1767361;
- 6. Disporrà una unità presso la centrale antincendio ubicata nel lotto E di Interporto, preposta all'eventuale attivazione manuale della motopompa antincendio. La motopompa sarà attivata solo in caso di assenza di energia elettrica presso la cabina di alimentazione dedicata alla suddetta centrale;
- 7. Disporrà due unità alla regolazione del traffico ed all'allontanamento delle persone eventualmente presenti ed un'unità all'ingresso del centro che guiderà i soccorsi direttamente sul luogo;
- 8. Attiverà, per quanto di propria competenza e nei limiti del primo intervento, le procedure di spegnimento attraverso gli estintori e la rete idranti disponibili.





IN GIORNI ED ORARI DI CHIUSURA DEL NOLA BUSINESS PARK

Il servizio di vigilanza prevede un servizio di ronda h24.

Tale servizio assicura in tempi brevi la copertura dell'intero distretto ed essendo ciascun modulo dotato di sistema acustico luminoso collegato all'impianto di rilevazione incendi, in caso di allarme, consente agli addetti alla vigilanza di individuare con esattezza il modulo eventualmente interessato dall'incendio.

In tali casi, l'operatore opererà nel seguente modo:

- Si recherà sul posto ed effettuerà una prima ricognizione visiva, ponendo particolare attenzione ad eventuali fuoriuscite di fumo dai locali interessati dall'allarme o comunque segnali che possano far presupporre un evento incendio all'interno dei locali;
- Nel caso in cui si tratti di un falso allarme, procederà unicamente ad avvisare il reperibile dell'Utente ed attenderà sul luogo l'arrivo dello stesso con il quale effettuerà un sopralluogo all'interno dei locali fino alla disattivazione del falso allarme;
- Nel caso in cui ci siano segnali di un probabile incendio all'interno dei locali attiverà la procedura come descritta ai p.ti da 1 a 8 del paragrafo precedente.

Per l'Interporto Campano, inoltre, vista la presenza del sistema di centralizzazione di tutti gli allarmi, così come meglio descritto al paragrafo 3, vi è la possibilità, per gli utenti collegati, di una più rapida individuazione del modulo interessato dall'incendio.

Nel caso in cui il sistema di supervisione segnali un allarme sarà adottata la seguente procedura:

- L'Addetto alla centrale operativa procederà alla localizzazione dell'allarme sulla scorta delle mappe grafiche istallate sul sistema;
- Comunicherà il capannone/modulo interessato dall'allarme al Capoturno Vigilanza al n.366-2538492;

Il Capoturno della Vigilanza, arrivato su posto dell'allarme, verificherà se si è in presenza di un ALLARME GENERICO o di un ALLARME INCENDIO.

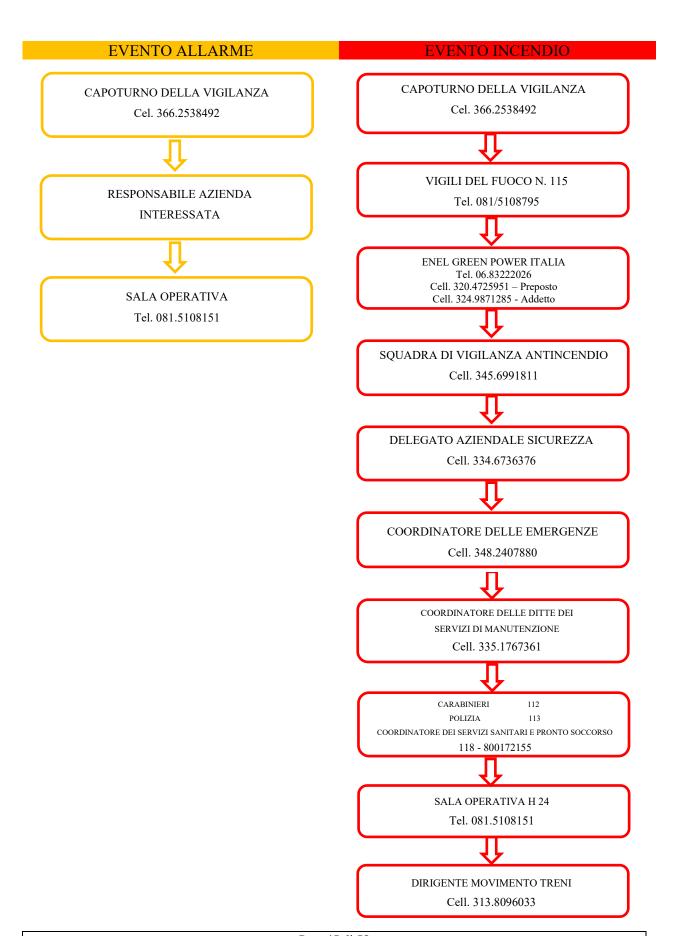
Nel caso di ALLARME GENERICO sarà adottata la seguente procedura:

- Il Capoturno Vig. Interporto contatterà con urgenza il responsabile del modulo e comunicherà il cessato allarme alla centrale operativa al numero dedicato 081 5108151;
- 2. L'Addetto alla centrale operativa, a seguito della predetta comunicazione, provvederà a tacitare l'allarme da remoto e resettare il sistema.

Nel caso, invece, di ALLARME INCENDIO attiverà la procedura come descritta ai p.ti da 1 a 8 del paragrafo precedente.











ALLEGATO 2. SPECIFICHE INDICAZIONI PER I DIVERSAMENTE ABILI

PROCEDURA PER L'EVACUAZIONE DELLE PERSONE DISABILI

Tra le necessità che si sono presentate nell'elaborazione ed attivazione del piano di emergenza, quelle connesse con le procedure da attuare per assistere persone disabili sono state certamente fra le più difficili da affrontare.

Ciò deriva non solo dalle difficoltà proprie del relazionarsi a questo tipo di situazioni, ma anche dalla mancanza di riferimenti su questo argomento e di specifiche esperienze maturate e messe a disposizione dagli addetti del settore.

Come principale strumento utilizzato per la stesura di tale allegato del Piano di Emergenza, ci si è basati sulle Linee Guida messe a disposizione dal MINISTERO DELL 'INTERNO - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile - Ufficio dell'Ispettore Generale Capo - Gruppo di lavoro "Sicurezza delle persone disabili".

È opportuno precisare che, di norma, gli elementi che possono determinare le criticità in questa fase dipendono fondamentalmente:

- dalle barriere architettoniche eventualmente presenti nella struttura edilizia (scale, gradini, passaggi stretti, ecc.) che limitano o annullano la possibilità di raggiungere un luogo sicuro in modo autonomo;
- dalla mancanza di conoscenze appropriate da parte dei soccorritori e degli addetti alle operazioni di evacuazione, sulle modalità di percezione, orientamento e fruizione degli spazi da parte di questo tipo di persone.

Queste condizioni sono state affrontate nel seguente modo: alla prima è stata contrapposta una corretta attuazione degli interventi di abbattimento delle barriere architettoniche; la seconda si è affrontata predisponendo misure gestionali opportune (di seguito riportate) e formando in modo specifico il personale incaricato.

I criteri generali individuati per l'evacuazione delle persone disabili sono i seguenti:

- attendere lo sfollamento delle altre persone;
- accompagnare, o far accompagnare, le persone con capacità motorie o sensoriali ridotte all'esterno dell'edificio;





- se non è possibile raggiungere l'esterno dell'edificio, provvedere al trasporto del disabile fino ad un luogo idoneo (luogo sicuro – scelta dinamica), possibilmente locali compartimentati o dotati di finestre, in attesa dei soccorsi (la scelta del locale dotato di finestre è da preferire anche in virtù dei soccorsi che dovranno essere prestati dall'esterno).
- segnalare alla centrale operativa o ad un altro Addetto Antincendio l'avvenuta evacuazione del disabile o l'impossibilità di effettuarla.

Di seguito sono illustrate le modalità ritenute più efficaci per affrontare quelle categorie di disabilità in cui è più comune imbattersi, ovvero:

- disabilità motorie
- disabilità sensoriali

MISURE SPECIFICHE RIFERITE ALLA DISABILITÀ MOTORIA

Nel soccorrere un disabile con deficit motori, oltre a risultare fondamentale il grado di collaborazione che questo può fornire, è essenziale che il soccorritore sia in grado di compiere manovre che nello stesso tempo garantiscano il corretto espletamento della prestazione richiesta e salvaguardino l'integrità fisica del soccorritore. Pertanto è necessario:

- individuare in ogni persona tutte le possibilità di collaborazione;
- essere in grado di posizionare le mani in punti di presa specifici, per consentire il trasferimento della persona in modo sicuro;
- assumere posizioni di lavoro corrette, che salvaguardino la schiena dei soccorritori;
- essere in grado di interpretare le necessità della persona da affiancare ed offrire la collaborazione necessaria.

Punti di presa specifici

Per eseguire un trasporto è necessario evitare di sottoporre a trazione le strutture articolari, che potrebbe determinare conseguenze nocive, e prevenire puntuali e dolorose compressioni digitali appoggiando tutta la mano per ripartire omogeneamente la sollecitazione ed offrire una migliore presa globale.

In tali circostanze sono da preferire i seguenti punti di presa:





- il cingolo scapolare (complesso articolare della spalla);
- il cingolo pelvico (complesso articolare di bacino ed anche);
- il più vicino possibile al tronco.

È inoltre importante richiamare l'attenzione sull'uso della cosiddetta "presa crociata", che rispetto alle altre tecniche è da preferire sia per la sicurezza nella presa che per il benessere del soccorritore (ne salvaguarda la schiena).

In tale presa (Figura 1), il soccorritore:

- posiziona le braccia del paziente davanti al tronco, flettendogli i gomiti e incrociando gli avambracci;
- entra con la mano sotto la scapola e prosegue fino ad arrivare all'avambraccio, che afferra in prossimità del gomito;
- tira verso l'alto l'intero complesso braccio-spalla della persona da soccorrere, sollevando in questo modo tutto il tronco dello stesso.



FIGURA 1

Nel caso di un solo soccorritore l'operazione viene effettuata dopo essersi posizionato alle spalle della persona da soccorrere; in questo caso la tecnica di presa permette anche di contenere il movimento delle braccia che, utilizzando altre tecniche, potrebbero arrecare disturbo al trasporto (Figura 2).

Qualora i soccorritori siano due, gli stessi si posizioneranno a fianco della persona a cui è diretto l'intervento stesso (Figura 3).





FIGURA 2 FIGURA 3

È importante precisare che la più nota tecnica identificata come "trasporto del pompiere" o "trasporto alla spalla", in cui il soccorritore dispone sulle proprie spalle la persona da soccorrere, può determinare una eccessiva pressione sul torace e sul ventre con possibilità di traumi nel trasportato; in tal senso risulta sconsigliata anche per il trasporto di una persona con disabilità temporanea.

Posizioni di lavoro corrette

Per conservare l'integrità fisica del soccorritore è necessario utilizzare le leve di forza più vantaggiose, con l'obiettivo di economizzare lo sforzo muscolare e prevenire particolari patologie a carico della schiena.

Per prevenire tali circostanze è necessario seguire alcune semplici regole generali:

- posizionarsi il più vicino possibile alla persona da soccorrere;
- flettere le ginocchia, non la schiena;
- allargare la base di appoggio al suolo divaricando le gambe;
- sfruttare il peso del proprio corpo come contrappeso, riducendo lo sforzo muscolare attivo.

Offerta di collaborazione

In generale è bene non interferire con persone che, pur utilizzando ausili motori quali, ad esempio, una gruccia o un bastone, sono capaci di muoversi in piena autonomia e palesemente dimostrano di sapersi spostare da sole.





In queste circostanze un valido contributo può essere fornito semplicemente dando la propria disponibilità ad accompagnare la persona fino ad un luogo sicuro.

Se nella fase di evacuazione dovesse determinarsi un notevole flusso di persone che possa travolgere quella che si sta muovendo con la gruccia o il bastone o creare difficoltà di movimento, è possibile difendere quest'ultima utilizzando il proprio corpo come uno scudo per impedire che sia messa in difficoltà. Le persone che invece utilizzano sedie a ruote, molte volte possono muoversi autonomamente fino ai punti dov'è necessario affrontare dislivelli, quando sarà necessario fornire l'assistenza necessaria per il loro superamento.

In tale circostanza il ruolo del soccorritore può consistere in un affiancamento, dichiarando la disponibilità a collaborare, senza peraltro imporre la propria presenza; in ogni caso il soccorritore dovrà assicurare che la persona giunga in un luogo sicuro, ovvero che abbia completato l'esodo. Da quanto appena esposto risulta evidente la necessità che il soccorritore, ove possibile, concordi preventivamente con la persona da aiutare le modalità di trasporto ed evacuazione della stessa.

TECNICHE DI TRASPORTO

Trasporto da parte di una persona

Il sollevamento in braccio (Figure 4 e 5) è il metodo preferito da impiegare per il trasporto di una persona quando non ha forza nelle gambe, ma è pur sempre collaborante.





FIGURA 4 FIGURA 5





È questo un trasporto sicuro se il trasportato pesa molto meno di chi la trasporta.

In quest'ultima circostanza è necessario far collaborare il trasportato, invitandolo a porre il braccio attorno al collo del soccorritore, in modo da alleggerire il peso scaricato sulle braccia.

Trasporto con due persone

È questa una tecnica che può ritenersi valida nel caso sia necessario movimentare una persona che non può utilizzare gli arti inferiori (Figure 6-7-8), ma che in ogni caso è collaborante:

- due operatori si pongono a fianco della persona da trasportare;
- ne afferrano le braccia e le avvolgono attorno alle loro spalle;
- afferrano l'avambraccio del partner;
- uniscono le braccia sotto le ginocchia della persona da soccorrere ed uno afferra il polso del partner;
- entrambe le persone devono piegarsi verso l'interno vicino al trasportato e sollevarlo coordinando tra loro le azioni di sollevamento in modo da non far gravare in modo asimmetrico il carico su uno dei soccorritori;
- dopo aver sollevato la persona da soccorrere e cominciato il movimento di trasporto è necessario effettuare una leggera pressione sulla parte superiore del corpo del trasportato in modo che lo stesso si mantenga il più verticale possibile sgravando, in tal modo, parte del peso dalle braccia dei soccorritori.



FIGURA 6

FIGURA 7

Il vantaggio di questa tecnica di trasporto è che i due partner soccorritori possono supportare con pratica e coordinamento una persona, il cui peso è lo stesso od anche superiore a quello del singolo





trasportatore. Lo svantaggio si può manifestare affrontando un percorso, in salita o discesa, sulle scale; in tal caso la larghezza delle tre persone così disposte potrebbe superare la larghezza minima delle scale stesse, imponendo disposizioni reciproche tali da indurre difficoltà nel movimento. Un'altra controindicazione di questa tecnica si manifesta nel caso di persone che non hanno un buon controllo del capo e/o non sono collaboranti; in tale caso la tecnica da utilizzare, che peraltro permette di sostenere bene il capo, è quella descritta come "presa crociata".

Trasporto a due in percorsi stretti

Talvolta il passaggio da attraversare potrebbe risultare talmente stretto che due persone affiancate non possono passare, in tal caso si raccomanda la tecnica di trasporto illustrata nella Figura 9.



FIGURA 8

Il soccorritore posteriore avrà attuato una presa crociata, mentre quello anteriore sosterrà la persona tra il ginocchio ed i glutei.

È comunque una tecnica da attuare con molta prudenza, in quanto il capo reclino può creare difficoltà respiratorie, infatti la parziale occlusione delle vie aeree determina una posizione critica del trasportato.

È bene, quindi, utilizzare questo trasporto solo limitatamente ai passaggi critici.





Trasporto a strisciamento

Nel caso in cui il soccorritore disponga di poche forze residue (Figura 10), la tecnica del trasporto per strisciamento gli permette di scaricare sul pavimento gran parte del peso del trasportato. A questa con- dizione va aggiunto l'indubbio vantaggio di poter attraversare anche passaggi assai stretti e bassi.

Assistenza di una persona in sedia a ruote nello scendere le scale

Nel caso in cui il soccorso preveda la discesa di scale (Figura 11), il soccorritore deve porsi dietro alla carrozzella ed afferrare le due impugnature di spinta, dovrà quindi piegare la sedia a ruote stessa all'indietro di circa 45° (in modo tale che l'intero peso cada sulla ruota della sedia a ruote) fino a bilanciarla e cominciare a scendere guardando in avanti. Il soccorritore si porrà un gradino più in alto della sedia, tenendo basso il proprio centro di gravità e lasciando scendere le ruote posteriori gradualmente da un gradino all'altro, tenendo sempre la seggiola leggermente piegata all'indietro.

Se possibile, il trasporto potrà essere prestato da due soccorritori dei quali uno opererà dal davanti. Il soccorritore che opera anteriormente non dovrà sollevare la sedia perché questa azione scaricherebbe troppo peso sul soccorritore che opera da dietro.



FIGURA 9





Altre difficoltà

La gravidanza, soprattutto se in fase avanzata ed in fase di gestione delle emergenze, è assimilabile ad un handicap temporaneo. In questi casi il soccorritore dovrà offrirsi di accompagnare la donna sino all'uscita per aiutarla da un punto di vista fisico ed emotivo, rimanendo con lei finché non avrà raggiunto un'area sicura di raccolta e non sarà stata sistemata in un posto sicuro.

Qualora la persona da aiutare presenti problemi di respirazione, che possono derivare anche da stato di stress, affaticamento o esposizione a piccole quantità di fumo o altri prodotti di combustione, il soccorritore dovrà rimanerle vicino ed aiutarla ad utilizzare eventuali prodotti inalanti, quindi accompagnarla fino ad un luogo sicuro ove altri soccorritori se ne prendano cura. Nel caso di persone con affezioni cardiache l'assistenza può limitarsi ad una offerta di aiuto o affiancamento mentre queste persone camminano, poiché possono avere una ridotta energia disponibile e richiedere frequenti momenti di riposo.





MISURE SPECIFICHE RIFERITE ALLA DISABILITÀ SENSORIALE

Tra le molte sfide che quotidianamente le persone con disabilità agli organi di senso si trovano ad affrontare, sia negli ambienti di vita quotidiana che di lavoro, quelle che considerano i rischi potenziali per la propria salute e sicurezza sono tra le più gravose da affrontare e risolvere.

Le premesse considerate per far fronte a tali situazioni sono le seguenti:

- Durante un'emergenza le capacità sensoriali disponibili, da cui peraltro dipende la capacità di sopravvivenza di un individuo, non devono essere sopraffatte.
- I dispositivi per segnalare un allarme incendio devono essere completamente comprensibili in ragione delle "abilità" delle persone; si è reso quindi necessario che questi dispositivi fossero accoppiati a controparti ottico / acustiche.
- Per compensare l'incapacità di percepire ed elaborare gli indicatori visivi (segnaletica di sicurezza) presenti e garantire la possibilità di allontanarsi autonomamente dal luogo in sicurezza, anche mediante l'utilizzo del bastone bianco per non vedenti o del cane guida, negli ambienti saranno realizzati (vedasi piano di miglioramento) indicazioni realizzate anche con segnali tattili. Le vie di fuga risulteranno essere identificabili a prescindere dalle capacità di percezione del soggetto e saranno attrezzate con guide tattili a terra, individuabili anche con opportune differenziazioni cromatiche o da corrimano, salvo nei tratti in cui il percorso sia agevolato da guide naturali (es. corridoi lineari di larghezza non superiore a due tre metri).

Tecniche di assistenza a persone con disabilità dell'udito

Nell'assistenza a persone con questo tipo di disabilità il soccorritore dovrà porre attenzione nell'attuare i seguenti accorgimenti:

- Per consentire al non udente una buona lettura labiale, la distanza ottimale nella conversazione non deve mai superare il metro e mezzo.
- Il viso di chi parla deve essere illuminato in modo da permetterne la lettura labiale.
- Nel parlare è necessario tenere ferma la testa e, possibilmente, il viso di chi parla deve essere al livello degli occhi della persona sorda.
- Parlare distintamente, ma senza esagerare, avendo cura di non storpiare la pronuncia: la lettura labiale, infatti, si basa sulla pronuncia corretta.





- La velocità del discorso inoltre deve essere moderata: né troppo in fretta, né troppo adagio.
- Usare possibilmente frasi corte, semplici ma complete, esposte con un tono normale di voce (non occorre gridare). Non serve parlare in modo infantile, mentre è necessario mettere in risalto la parola principale della frase usando espressioni del viso in relazione al tema del discorso.
- Non tutti i suoni della lingua sono visibili sulle labbra: fare in modo che la persona sorda possa vedere tutto ciò che è visibile sulle labbra.
- Quando si usano nomi di persona, località o termini inconsueti, la lettura labiale è molto difficile. Se il non udente non riesce, nonostante gli sforzi, a recepire il messaggio, anziché spazientirsi, si può scrivere la parola in stampatello.
- Anche se la persona sorda porta le protesi acustiche, non sempre riesce a percepire perfettamente il parlato, occorre dunque comportarsi seguendo le regole di comunicazione appena esposte.
- Per la persona sorda è difficile seguire una conversazione di gruppo o una conferenza senza interprete. Occorre quindi aiutarlo a capire almeno gli argomenti principali attraverso la lettura labiale, trasmettendo parole e frasi semplici e accompagnandole con gesti naturali.

Tecniche di assistenza a persone con disabilità della vista

Nell'assistenza a persone con questo tipo di disabilità il soccorritore dovrà porre attenzione nell'attuare i seguenti accorgimenti:

- Annunciare la propria presenza e parlare con voce ben distinta e comprensibile fin da quando si entra nell'ambiente in cui è presente la persona da aiutare.
- Parlare naturalmente, senza gridare, e direttamente verso l'interlocutore, senza interporre una terza persona, descrivendo l'evento e la reale situazione di pericolo.
- Non temere di usare parole come "vedere", "guardare" o "cieco".
- Offrire assistenza lasciando che la persona vi spieghi di cosa ha bisogno.
- Descrivere in anticipo le azioni da intraprendere.
- Lasciare che la persona afferri leggermente il braccio o la spalla per farsi guidare (può scegliere di camminare leggermente dietro per valutare la reazione del corpo agli ostacoli).





- Lungo il percorso è necessario annunciare, ad alta voce, la presenza di scale, porte ed altre eventuali situazioni e/o ostacoli.
- Nell'invitare un non vedente a sedersi, guidare prima la mano di quest'ultima affinché tocchi lo schienale del sedile.
- Qualora si ponesse la necessità di guidare più persone con le stesse difficoltà, invitatele a tenersi per mano.
- Una volta raggiunto l'esterno, o lo spazio calmo, è necessario accertare che la persona aiutata non sia abbandonata a se stessa ma rimanga in compagnia di altri fino alla fine dell'emergenza.

In caso di assistenza di un cieco con cane guida:

- Non accarezzare il cane senza il permesso del padrone.
- Quando il cane porta la "guida" (imbracatura) vuol dire che sta svolgendo le sue mansioni; se non volete che il cane guidi il suo padrone, fate rimuovere la "guida".
- Accertarsi che il cane sia portato in salvo con il padrone.
- Nel caso la persona da soccorrere chieda di badare al cane, questo va sempre tenuto al guinzaglio e non per la "guida".





MISURE RIFERITE AD ALTRI TIPI DI DISABILITÀ

Potrebbe essere indispensabile soccorrere, anche a seguito di indicazioni ricevute da eventuali accompagnatori, persone con altre tipologie di disabilità che potrebbero avere difficoltà nel riconoscere o nell'essere motivate ad agire, in caso di emergenza, da parte di personale di soccorso non addestrato.

Esse potrebbero avere difficoltà nell'eseguire istruzioni piuttosto complesse e che coinvolgono più di una breve sequenza di semplici azioni.

Potrebbe altresì accadere che in una situazione nuova e sconosciuta, il disabile manifesti una reazione di totale rifiuto e disconoscimento della realtà pericolosa, che potrebbe anche sfociare in comportamenti aggressivi auto o etero diretti nei confronti di coloro che intendono prestare soccorso.

In tali evenienze il soccorritore deve mantenere la calma, parlare con voce rassicurante con il disabile, farsi aiutare da persone eventualmente presenti sul luogo e decidere rapidamente sul da farsi. La priorità assoluta è l'integrità fisica della persona ed il ricorso ad un eventuale intervento coercitivo di contenimento per salvaguardarne l'incolumità potrebbe rappresentare l'unica soluzione. In questo ambito risulta necessaria e fondamentale l'esercitazione ad agire in situazioni di emergenza simulata. Ecco qualche utile suggerimento:

- può non aver raggiunto la capacità di percepire il pericolo;
- la loro percezione visiva di istruzioni scritte o di pannelli può essere confusa;
- il loro senso di direzione può essere limitato e potrebbero avere bisogno di qualcuno che li accompagna;
- le istruzioni e le informazioni devono essere suddivise in semplici fasi successive: siate molto pazienti;
- bisogna usare segnali semplici o simboli immediatamente comprensibili, ad esempio segnali grafici universali.

TIN TERMINAL INTERMODALE NOLA S.P.A.



PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE

AI SENSI DEL D.LGS. 81/08 E S.M.I., DEL D.M. 03/08/2015 E DEL D.M. 02/09/2021

INTERPORTO DI NOLA (NA) – LOTTO B – TERMINAL INTERMODALE REVISIONE DATA 8 20/04/2023 SOTTOSCRIZIONE DEL DOCUMENTO IL DATORE DI LAVORO: IL DAS E RSPP: PER PRESA VISIONE ED ACCETTAZIONE IL RLS: May You What

Questo documento appartiene alla TIN S.P.A., pertanto la riproduzione e la divulgazione del suo contenuto sono vietati, se non concessi espressamente dalla Direzione.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 2 di 45

INDICE

1. PREMESSA	4
2. CLASSIFICAZIONE DELLE EMERGENZE	5
3. AMBITO DI APPLICABILITA'	6
3.1 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ AZIENDALE	6
3.2 ATTIVITÀ A RISCHIO SPECIFICO DI INCENDIO	6
3.3 DESCRIZIONE DEL SITO	6
3.4 RISCHI PRESENTI NEL SITO	7
3.5 Organizzazione aziendale per le emergenze	8
3.6 FORMAZIONE DEGLI ADDETTI ALLE EMERGENZE AZIENDALI	9
3.7 AFFOLLAMENTO DEI LUOGHI DI LAVORO E VIE DI ESODO	9
3.8 COMUNICAZIONE DELL'EMERGENZA	9
3.9 Luogo sicuro e punto di raccolta	.10
3.10 Accessibilità al sito dei soccorsi esterni	.10
3.11 DIVULGAZIONE DEL PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE	.10
4. GESTIONE DELLE EMERGENZE	.11
4.1 GESTIONE DELL'EMERGENZA INCENDIO	.11
4.2 Gestione dell'emergenza causata da incidenti coinvolgenti merci pericolose	ΞO
CON MERCI PERICOLOSE NELLE IMMEDIATE PROSSIMITÀ DELLE AREE DI STOCCAGGIO	.15
4.3 GESTIONE DELLE EMERGENZE DOVUTE AD ALTRE TIPOLOGIE DI CALAMITÀ	.17
4.4 Gestione dell'emergenza (cfr. Procedura Organizzativa RFI dello scalo mei	RCI
TERMINALE RACCORDATO DI NOLA INTERPORTO, REVISIONE 0 DEL 20/01/2020)	.24
5. GESTIONE DELLE EVACUAZIONI	.28
6. MISURE PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA RIFERITA A PERSONE DISABILI	.29
6.1 Premessa	.29
6.2 Misure da attuarsi prima del verificarsi dell'emergenza	.29
6.3 MISURE DA ATTUARSI AL MOMENTO DEL VERIFICARSI DELL'EMERGENZA	.30
6.4 Scelta delle misure da adottarsi	.30
6.5 Procedure di intervento	.31
7. CHIAMATE DI EMERGENZA	.34
8. SEGNALETICA DI SICUREZZA	.35
9. DOTAZIONI PER L'EMERGENZAErrore. Il segnalibro non è definit	го.



Rev. 8 - 20/04/2023 Pagina 3 di 45

10. TIPOLOGIA ED USO ESTINTORI, IDRANTI, MATERIALE PER I	L CONTENIMENTO E
L'ASSORBIMENTO.	38
10.1 Estintori	38
10.2 Uso degli estintori	38
10.3 Idranti	40
10.4 Uso degli idranti	40
10.5 MATERIALI ASSORBENTI	40
10.6 USO DEI MATERIALI ASSORBENTI	40
11. TEORIA DEGLI INTERVENTI	41
11.1 GAS COMPRESSI E LIQUEFATTI INFIAMMABILI	41
11.2 Liquidi infiammabili	41
11.3 Materiali combustibili	43
12. VIE DI ESODO	44
13. SOSTITUZIONE PER ASSENZA	44
14. CONTATTI CON LE AUTORITA' E CON LA STAMPA	44
15. CARTELLA D'EMERGENZA	44
16. CONCLUSIONI	45
17 ALLECATI	45



Rev. 8 - 20/04/2023 Pagina 4 di 45

1. PREMESSA

Il presente Piano di Emergenza ed Evacuazione è stato redatto per la sede operativa della TIN SpA ubicata presso l'Interporto di Nola (NA), Lotto B, Terminal Intermodale, allo scopo di fornire al personale dipendente le indicazioni necessarie per l'individuazione delle competenze e delle responsabilità delle varie funzioni coinvolte nella fase di emergenza.

Esso stabilisce, infatti, compiti e responsabilità del personale addetto alle emergenze e le modalità che gli stessi dovranno adottare per gli interventi in situazioni di emergenza.

È, in particolare, definita l'organizzazione per il coordinamento, le comunicazioni e le azioni necessarie per affrontare le emergenze all'interno dell'azienda.

L'elaborazione del presente piano d'emergenza è stata eseguita conformemente:

- al D.M. 03/08/2015;
- al D.M. 02/09/2021;
- al D.Lgs. 81/08 e s.m.i.;
- al D.M. 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia" e alle disposizioni specifiche di RFI per quanto attiene la gestione dell'emergenza legata alla presenza di merci pericolose.
- alle disposizioni contenute del Piano Generale di Emergenza ed Evacuazione dell'Interporto di Nola, anche in merito ad eventuali segnalazioni di incendio/allarme che dovessero verificarsi durante le ore di chiusura dell'attività.

Il presente piano tende a perseguire i seguenti obiettivi:

- indicare le procedure da seguire per evidenziare l'insorgere di un'emergenza;
- affrontare l'emergenza fin dal primo insorgere per contenere gli effetti e riportare rapidamente la situazione in condizioni di normale esercizio;
- prevenire situazioni di confusione e panico;
- pianificare le azioni necessarie a proteggere le persone sia all'interno che all'esterno, inclusi eventuali dipendenti di altre imprese, lavoratori autonomi e visitatori esterni;
- indicare le procedure per situazioni di allarme/incendio durante l'orario di chiusura dell'attività;
- proteggere nel modo migliore i beni dell'azienda.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 5 di 45

2. CLASSIFICAZIONE DELLE EMERGENZE

Le emergenze ipotizzabili sono classificabili in due categorie:

- Emergenze di origine interna (eventi connessi con l'attività, riconducibili ad errori umani, guasti di apparecchiature e/o impianti, ecc.) a seguito delle quali possono venire a mancare parzialmente o totalmente le normali condizioni di sicurezza;
- Emergenze di origine esterna (non connesse con l'attività), ancora suddivisibili in:
 - Emergenze di origine antropica dovute ad attività umane potenzialmente pericolose (incidente esterno con sprigionamento di sostanze tossiche e/o infiammabili);
 - **Emergenze di origine naturale**, dovute a fenomeni meteorologici o naturali di particolare gravità (tromba d'aria, terremoto, ecc.).

Per l'individuazione delle misure di prevenzione e protezione necessarie, inoltre, le emergenze sono state suddivise in:

- Emergenze di primo livello: situazioni anomale che, al manifestarsi o nella loro evoluzione, presentano aspetti tali da risultare potenzialmente pericolose ma circoscritte all'interno di porzioni limitate di aree operative;
- Emergenze di secondo livello: situazioni che, al manifestarsi o nella loro evoluzione, presentano aspetti negativi che possono propagarsi anche all'esterno delle aree di competenza (in ogni caso, tali situazioni non sono affrontabili attivando le sole risorse interne, ma bisogna ricorrere a risorse esterne quali ad esempio i VV.F., il Pronto Soccorso Sanitario, ecc.).

Ulteriore classificazione delle emergenze è effettuata sulla base della valutazione del rischio con suddivisione per scale di gravità, per tipologia evolutiva dell'evento e naturalmente per tipologia dell'evento stesso.

In particolare:

• Classificazione degli eventi per gravità e per tipologia:

- ➤ <u>INCIDENTI CLASSE 1 (Incidenti minori)</u>: possono essere facilmente controllati dal solo personale operativo o di sicurezza delle strutture, senza richiesta di interventi esterni;
- ➤ <u>INCIDENTI CLASSE 2:</u> possono essere controllati con l'ausilio di forze esterne limitate; in tal caso devono essere attivati tutti gli enti esterni;
- ➤ INCIDENTI CLASSE 3: possono essere controllati dal solo personale della struttura, con massiccio impiego delle risorse interne; in tal caso è consigliabile mettere in pre-allarme le forze esterne, in caso di incremento dell'evento;
- ➤ <u>INCIDENTI CLASSE 4:</u> non controllabili: è richiesto l'intervento di tutte le risorse esterne ed interne e gli enti esterni per limitare i danni;

• Classificazione degli eventi per tipologia evolutiva:

- ➤ <u>INCIDENTI DI ENTITÀ LIMITATA O A LENTA EVOLUZIONE:</u> possono richiedere la sola evacuazione del personale di un settore della struttura, o di tutta la struttura, con possibilità di evacuazione regolamentata.
- NCIDENTI DI ENTITÀ LIMITATA MA CON INCREMENTO POTENZIALMENTE NON LINEARE: possono mettere in pericolo apparati contenenti materiali pericolosi o interessare strutture portanti; sono eventi che permettono di avere un periodo ragionevole di tempo per l'evacuazione ordinata.
- ➤ <u>INCIDENTI A RAPIDA EVOLUZIONE:</u> richiedono interventi specifici con corretta istruzione del personale e/o della popolazione.
- ➤ <u>INCIDENTI CATASTROFICI</u>: le sole operazioni pianificabili sono quelle di soccorso, bonifica e limitazione dei danni.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 6 di 45

3. AMBITO DI APPLICABILITA'

3.1 DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ AZIENDALE

La TIN Terminal Intermodale Nola S.p.A. è una società specializzata nelle attività di carico/scarico e movimentazione di Unità di Trasporto Intermodali (UTI) dal vettore ferroviario al mezzo stradale gommato e viceversa, senza alcun intervento sul loro contenuto.

Oltre alle operazioni di carico/scarico e movimentazione delle UTI il terminal intermodale può offrire tutti i servizi necessari alla movimentazione delle unità di carico quali:

- handling
- manutenzione container
- fumigazioni
- stuffing/unstuffing
- area di temporanea custodia
- operazioni doganali
- pesature
- stoccaggio merci sul piazzale
- area deposito merci pericolose.

3.2 ATTIVITÀ A RISCHIO SPECIFICO DI INCENDIO

L'attività svolta dalla TIN SpA ricade sotto il controllo del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Napoli.

L'azienda è in possesso di autorizzazione antincendio per le seguenti attività soggette di cui all'allegato del D.P.R. n. 151/2011:

• **13.1.A.** - Contenitori distributori di carburanti liquidi con punto di infiammabilità superiore a 65 °C, di capacità geometrica fino a 9 mc; privato fisso o rimovibile; pubblico fisso o rimovibile.

3.3 DESCRIZIONE DEL SITO

Il terminal intermodale di Nola, di proprietà della società Interporto Campano SpA, ubicato all'interno dell'Interporto di Nola al Lotto B, si sviluppa su una superficie di circa 135.000 mq ed è costituito da piazzali per lo stoccaggio e la movimentazione delle unità di carico (containers, casse mobili e semirimorchi) dalla rete ferroviaria a quella stradale o viceversa.

E' dotato, inoltre, di due fasci di binari, ciascuno di tre coppie di binari affiancati e un'asta di manovra, che consentono la formazione dei treni cosiddetti "blocco".

All'interno del Terminal Intermodale è, inoltre, presente:

- un'area di temporanea custodia destinata allo stoccaggio di container e/o altre unità di carico provenienti dall'estero contenenti merce di origine extra UE. La merce staziona in quest'area fino alla sua nazionalizzazione, operazione che avviene a cura della Dogana Napoli Terra situata all'interno dell'Interporto;
- un'area officina dedicata alle operazioni di manutenzione mezzi e container;
- un'area dedicata ai controlli doganali sulle merci;
- un'area dedicata alla pesatura delle merci.

Gli uffici amministrativi ed operativi della società sono ubicati all'interno del gate in/out sito all'ingresso del terminal.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 7 di 45

3.4 RISCHI PRESENTI NEL SITO

In base all'analisi condotta all'interno della TIN SpA sono stati individuati i seguenti eventi che possono dar luogo ad una emergenza:

Eventi riconducibili all'attività aziendale:

- infortunio/malore;
- incendio;
- esplosione;
- black out elettrico;
- incidenti coinvolgenti merci pericolose.

> Eventi non riconducibili direttamente all'attività aziendale:

- evento sismico;
- allagamenti;
- cedimenti strutturali;
- atti criminali (aggressione, attentato, sabotaggio, etc).

In particolare, i probabili scenari di emergenza causati da incidenti coinvolgenti merci pericolose sono di seguito riportati e stimati:

TIPOLOGIA	GRAVITÀ	ZONA INTERESSATA	
Dispersione di sostanze solide di tipo tossico — nocivo in area limitata	Media	Zona scalo merci: binari piazzale attrezzato vie di comunicazione	
Dispersione di liquidi tossici:			
a) rilascio limitato da trafilamenti o piccole rotture con formazione di pozze sul suolo;	Media		
b) spandimento quantitativamente rilevante da foro fino a 1-2 pollici, senza emissioni rilevanti in atmosfera (liquidi a bassa tensione di vapore);	Media	Zona scalo merci: binari piazzale attrezzato	
c) formazione di nubi di vapori tossici a seguito di spandimento ed evaporazione di pozze di liquido (liquidi a medio/alta tensione di vapore)	Alta	vie di comunicazione	
d) formazione di vapori tossici per perdite di sostanze gassose o facilmente gassificabili	Alta		
Dispersione di liquidi infiammabili o esplodenti:			
a) formazione di una pozza di liquido al suolo, con incendio della pozza per innesco rapido;	Alta	Zona scalo merci:	
 b) possibilità di: formazione di vapori da pozze con rischio di innesco ritardato della nuvola (sostanze con densità superiore a quella dell'aria); incendio dei vapori; esplosione. 	Alta	binaripiazzale attrezzatovie di comunicazione	



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 8 di 45

3.5 ORGANIZZAZIONE AZIENDALE PER LE EMERGENZE

Il personale individuato in azienda ad intervenire in caso di emergenza è di seguito elencato:

COORDINATORE DELLE EMERGENZE		
N°	Nome	COGNOME
1	GIANLUCA	DEL PESCE

Compito specifico del coordinatore delle emergenze è quello di coordinare e dirigere le operazioni della squadra composta da addetti antincendio e addetti primo soccorso nelle situazioni in cui necessita il loro intervento, collaborando eventualmente anche con i Soccorsi Esterni.

ADDETTI SQUADRA ANTINCENDIO			
N°	Nome	COGNOME	
1	Pierluigi	MAROTTA	
2	DIEGO	MARZILLO	
3	Antonio	Piccirillo	

Compito specifico della squadra antincendio, opportunamente formata, sarà quello di affrontare le situazioni di emergenza conformemente alla formazione ricevuta e controllare la stessa in attesa dell'arrivo di Vigili del Fuoco o altro Ente esterno e di organizzare l'evacuazione degli addetti interni ed esterni.

ADDETTI SQUADRA PRIMO SOCCORSO		
N°	Nome	COGNOME
1	Rosario	Cuozzo
2	COSIMO	RAIMO
3	DANILO	Ruggiero

Compito specifico della squadra primo soccorso, opportunamente formata, sarà quello di accertarsi delle condizioni di salute dell'infortunato in modo da fornire agli Enti di Soccorso tutte le informazioni utili possibili, assistere l'infortunato fino all'arrivo dei Soccorsi, prestare le prime cure agli infortunati conformemente alla formazione ricevuta.

ADDETTO ALLE CHIAMATE DI EMERGENZA		
N°	Nome	COGNOME
1	GIANPAOLO	Parascandolo

L'addetto alle chiamate di emergenza si preoccupa di dare notizia dell'emergenza all'esterno della struttura ai soggetti deputati ai soccorsi. L'addetto alle chiamate di emergenza è perfettamente cosciente del fatto che l'efficacia di una chiamata di soccorso dipende fortemente dalle informazioni che essa contiene e che consentono ai soccorritori l'intervento con i mezzi più idonei.

Il resto del personale dovrà rispettare determinate procedure di allontanamento per evitare ulteriori pericoli.



Rev. 8 - 20/04/2023 Pagina 9 di 45

3.6 FORMAZIONE DEGLI ADDETTI ALLE EMERGENZE AZIENDALI

I lavoratori addetti alle emergenze avranno adeguata formazione in funzione del livello di rischio riscontrato in sede di valutazione dei rischi aziendali. In particolare:

- ➤ Coordinatore delle emergenze: in quanto membro della squadra addetti alle emergenze, ha come requisito fondamentale l'attestato di formazione che certifica la propria preparazione nella gestione della lotta antincendio. Oltre a ciò, gli sono richieste capacità personali tali da poter svolgere i compiti a lui demandati nel migliore dei modi, quindi doti di leadership, doti comunicative e relazionali, etc.
- ➤ Addetti squadra antincendio: ricevono una formazione secondo quanto previsto dall'Allegato 3 del D.M. 02/09/2021 per un numero di ore pari al livello di rischio incendio riscontrato in azienda in relazione ai luoghi di lavoro e alle attività in essi svolte. Tale formazione prevede un aggiornamento con periodicità quinquennale. Inoltre, sono formati sull'attuazione delle misure di emergenza previste nel presente Piano di Emergenza ed Evacuazione onde consentire un efficace primo intervento ed evacuazione del personale presente. I nominativi degli addetti alla squadra di intervento in caso di incendio ed emergenza sono comunicati a tutti i lavoratori.
- Addetti squadra primo soccorso: ricevono una formazione secondo quanto previsto dal D.M. 388/2003 per un numero di ore a seconda del gruppo (A, B, C) cui appartiene l'azienda in relazione alla tipologia di attività svolta, al numero dei lavoratori occupati e ai fattori di rischio riscontrati. Tale formazione prevede un aggiornamento con periodicità triennale. I nominativi degli addetti alla squadra di primo soccorso sono comunicati a tutti i lavoratori.
- Addetti chiamate di emergenza: è formato sulle procedure da attuare per effettuare in maniera corretta ed efficace le chiamate ai soccorsi esterni, in particolare circa le informazioni da trasmettere per rendere il successivo intervento dei soccorritori il più efficace possibile.

3.7 AFFOLLAMENTO DEI LUOGHI DI LAVORO

L'affollamento prevedibile e l'individuazione dei luoghi sicuri e dei punti di raccolta sono stati presi in considerazione per la corretta ubicazione delle necessarie uscite di emergenza e per l'individuazione dei percorsi d'esodo, il tutto riportato nei grafici allegati al presente piano. Nel sito, in condizioni ordinarie di attività, sono presenti in media 20 addetti suddivisi tra personale interno e operatori esterni che operano, a vario titolo, all'interno del terminal. L'unico luogo di lavoro al chiuso presente in azienda è rappresentato dal gate in/out in cui sono presenti, contemporaneamente, circa 7 operatori.

3.8 COMUNICAZIONE DELL'EMERGENZA

All'interno del sito, la comunicazione della situazione di emergenza viene divulgata a tutte le persone presenti, oltre che a voce e/o con utilizzo di dispositivi elettronici (telefoni e/o radio), anche tramite impianto di diffusione sonora con altoparlante che consente di divulgare messaggi di emergenza, mediante il microfono situato all'interno del gate, udibili in tutto il terminal, affinché ognuno, per il ruolo che gli compete, si allerti ed eventualmente attivi le specifiche procedure previste.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 10 di 45

3.9 LUOGO SICURO E PUNTO DI RACCOLTA

Nelle planimetrie di emergenza (cfr. **Allegato n.1**) sono individuati i punti di raccolta, ovvero i luoghi sicuri, presso i quali i lavoratori e, più in generale, tutti i presenti si porteranno in caso di evacuazione.

I luoghi sicuri e i punti di raccolta sono segnalati e chiaramente identificati da apposita cartellonistica posizionata in maniera visibile.

3.10 ACCESSIBILITÀ AL SITO DEI SOCCORSI ESTERNI

L'interporto è dotato di un servizio di sicurezza antincendio, disponibile nelle 24 ore, facente capo al centro di gestione delle emergenze, con personale, incaricato dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e di gestione dell'emergenza. Detto personale, coordinato dal caposquadra della vigilanza, è, tra l'altro, incaricato di accogliere le squadre dei Vigili del Fuoco, all'ingresso dell'Interporto, ed accompagnarli sul luogo dell'emergenza.

L'accesso al sito TIN è garantito da ampio varco carrabile presidiato durante l'orario lavorativo.

3.11 DIVULGAZIONE DEL PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE

Il presente Piano di Emergenza ed Evacuazione dovrà essere divulgato a tutti i dipendenti della società nonché alla Interporto Campano S.p.A. quale società che gestisce le situazioni di emergenza dell'intero comprensorio Interporto/Cis di Nola.

In punti idonei del sito, in posizioni chiaramente visibili ed individuabili, saranno evidenziate le planimetrie di emergenza al cui interno è indicata la posizione delle vie di fuga, delle attrezzature utilizzate per le emergenze (estintori, idranti, etc), delle principali apparecchiature di sicurezza e di controllo e in cui sono riportate, inoltre, sintetiche indicazioni sulle procedure di evacuazione da seguire.

Un estratto del presente documento potrà essere consegnato ad eventuali imprese esterne operanti all'interno del sito.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 11 di 45

4. GESTIONE DELLE EMERGENZE

Nel presente capitolo sono illustrate le misure da porre in atto per fronteggiare le diverse tipologie di emergenze che possono verificarsi all'interno del terminal.

4.1 GESTIONE DELL'EMERGENZA INCENDIO

4.1.1 Misure per prevenire l'emergenza incendio

Le misure di prevenzione vanno osservate indistintamente da tutti i dipendenti.

Ciascuno di essi ha il dovere di salvaguardare l'attività produttiva, mettendo in pratica le raccomandazioni di seguito elencate.

Per evitare l'insorgere di un incendio è molto importante che ciascun dipendente della struttura si adoperi in modo da escludere tale avvenimento, ponendo particolare attenzione all'assunzione di comportamenti corretti e responsabili.

Si consigliano pertanto le seguenti misure per prevenire il verificarsi di un incendio e/o la sua propagazione:

DIVIETI

- Durante le attività di deposito, sia permanente che temporaneo, evitare la vicinanza di eventuali sostanze combustibili e infiammabili alle zone di stoccaggio.
- In caso di spandimento accidentale di sostanze combustibili e/o infiammabili, provvedere prontamente alla rimozione con idoneo materiale assorbente, da smaltire secondo norma in area specificatamente prevista e segnalata.
- Evitare di depositare stracci imbevuti di olio o grasso, in prossimità di fonti di accensione (parti calde, quadri elettrici, aree di saldatura, ecc.).
- Non ingombrare gli spazi antistanti le attrezzature antincendio (estintori, idranti, planimetrie antincendio).
- Non ingombrare le vie di esodo, rendendole inaccessibili in caso di pericolo.
- Non depositare materiale e liquidi infiammabili in aree non specifiche e frequentate dai non addetti.
- Non fumare e/o non usare fiamme libere all'interno degli ambienti di lavoro ed in prossimità di materiale combustibile e/o infiammabile.
- ➤ Effettuare la manipolazione di eventuali sostanze pericolose in modo conforme a quanto previsto nelle relative schede di sicurezza fornite dai produttori e con idoneo equipaggiamento.
- Evitare la presenza contemporanea di tali sostanze combustibili e/o infiammabili con qualsiasi fonte di innesco (sigaretta, ecc.).



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 12 di 45

PRECAUZIONI DI ESERCIZIO

- In caso di utilizzo di fiamme, usare tutti gli accorgimenti per evitate un incendio ed avere sempre, a portata di mano, un estintore.
- In caso di pericolo, così come addestrati, seguire le procedure indicate in questo piano d'emergenza.
- Tenere sgombre le vie di esodo affinché siano rapidamente utilizzabili in caso di pericolo.
- Fare molta attenzione nell'utilizzare apparecchiature elettriche e verificarne il perfetto e corretto funzionamento.
- Fare molta attenzione alla eventuale manipolazione di sostanze infiammabili, corrosive tossiche e/o nocive.

CONTROLLI

- In caso di ristrutturazioni e/o manutenzioni (su impianti, attrezzature e strutture), il responsabile dell'azienda, o persona da lui espressamente incaricata, deve controllare che i lavori vengano effettuati nel rispetto delle norme di sicurezza.
- Controllare periodicamente le aree non frequentate.
- Provvedere a mantenere attivo il programma di manutenzione antincendio ad opera di ditta specializzata (verifica dei mezzi mobili e fissi di estinzione, ricarica semestrale degli estintori e prova delle lance degli idranti, verifica dei sistemi di protezione attiva e passiva antincendio comprese porte tagliafuoco e maniglioni antipanico).
- Registrare scrupolosamente la periodicità delle verifiche, utilizzando l'apposito Registro delle verifiche antincendio.
- In caso di lavori con fiamma libera controllare che nelle vicinanze non sia presente materiale suscettibile di incendio a causa della proiezione di scintille incandescenti.

GUASTI E SITUAZIONI ANOMALE

- Segnalare subito eventuali guasti e situazioni anomale.
- Per gli impianti elettrici, segnalare danni visibili a conduttori flessibili, collegamenti anomali, rottura o mancanza di continuità dei cavi elettrici, scintillio da prese o da interruttori, protezioni rotte o mancanti.
- ➤ Per l'impianto di messa a terra, segnalare eventuali discontinuità o distacco dei conduttori della messa a terra su tutte le strutture metalliche.
- In caso di sversamenti di sostanze pericolose liquide o solide, avvisare un responsabile che a sua volta, se lo riterrà opportuno, avviserà la squadra antincendio aziendale.
- In caso di situazioni fuori controllo, al comando del responsabile, tutti i lavoratori dovranno allontanarsi dal proprio luogo di lavoro e dirigersi verso il punto di raccolta.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 13 di 45

4.1.2 Procedura da adottarsi in caso di emergenza incendio che non coinvolga merci pericolose o con merci pericolose nelle vicinanze

EMERGENZA INCENDI

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DELL'AREA INTERESSATA ALL'INCENDIO

- ✓ Avvertire immediatamente, con i mezzi a disposizione (radio, telefono, voce), il Coordinatore delle emergenze o il responsabile operativo in turno descrivendo la tipologia di emergenza incendio in atto e l'area interessata.
- ✓ Identificare con immediatezza le segnalazioni che informano su di un'emergenza in atto e abbandonare il proprio posto di lavoro, in maniera ordinata e senza indugi, mettendo, ove necessario e se possibile, le attrezzature e le macchine delle quali si è responsabili in sicurezza, evitando di mettere in pericolo se stessi e gli altri lavoratori.
- ✓ Abbandonare la zona di pericolo, dirigendosi nei punti di raccolta prefissati per rispondere, ove necessario e previsto, all'appello nominale delle persone presenti sul luogo di lavoro e ricevere eventuali istruzioni.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Recarsi immediatamente, adeguatamente protetto, sul luogo dell'emergenza, per valutare l'entità del pericolo.
- ✓ Porre in stato di allerta i lavoratori delle aree non interessate dall'emergenza.
- ✓ Valutare la necessità di soccorsi esterni e disporne la relativa chiamata all'addetto alle chiamate di emergenza al fine di avvisare il Centro di Coordinamento Emergenze dell'Interporto di Nola e se del caso i VVF.
- ✓ All'arrivo della squadra di emergenza dell'Interporto Campano e/o dei Vigili del Fuoco e delle Autorità Sanitarie fornire informazioni sull'accaduto, sulle sostanze coinvolte e la probabile evoluzione. In particolare, fornisce le seguenti notizie:
 - materiali/ sostanze coinvolte nell'evento;
 - caratteristiche di pericolosità delle stesse e relativi codici di identificazione;
 - l'area interessata dall'emergenza;
 - eventuali accessi preferenziali all'area dell'incidente.
- ✓ Fornire disposizioni al Responsabile in turno ed al rimanente personale dipendente.
- ✓ Fornire disposizioni ai Responsabili delle imprese esterne presenti.
- ✓ Dichiarare la fine dell'emergenza a voce e/o con impianto di diffusione sonora.

COMPORTAMENTO DEL RESPONSABILE IN TURNO

- ✓ Segnalare a tutto il personale il verificarsi dell'emergenza.
- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza, allo scopo di isolare l'area e le attrezzature interessate all'emergenza.
- ✓ Informare immediatamente il Coordinatore dell'Emergenza perché siano attivati i soccorsi esterni.
- ✓ Provvedere ad allontanare in sicurezza il personale estraneo e gli operatori non direttamente interessati all'emergenza.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 14 di 45

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Attrezzarsi con mezzi di protezione adeguati.
- ✓ Portarsi rapidamente sul luogo dell'emergenza.
- ✓ Effettuare un primo intervento (in caso di incendio) o qualsiasi intervento eventuale possibile senza correre rischi.
- ✓ Prestare il primo soccorso agli infortunati e ad eventuali persone prese dal panico.
- ✓ Allontanare il personale non necessario dalla zona a rischio.
- ✓ Impedire l'accesso di estranei alla zona a rischio e allontanare quelli presenti al momento dell'emergenza.
- ✓ Effettuare il trasporto degli infortunati.

COMPORTAMENTO DELL'ADDETTO ALLE CHIAMATE DI EMERGENZA

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni del Coordinatore dell'Emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata ai soccorsi esterni avvertendo nell'ordine:
 - Vigili del Fuoco
 - se necessario Autorità sanitarie

specificando chiaramente e con calma:

- luogo (isola, lotto, edificio, ecc) e tipologia di incidente (incendio);
- entità dell'incidente e presenza o meno di feriti;
- numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.
- ✓ Allertare il Coordinatore delle Emergenze dell'Interporto di Nola
- ✓ Allertare le strutture limitrofe (se è segnalato un rischio per esse).
- ✓ In caso di cessato allarme, avvertire il personale interno, i soccorsi esterni e il Coordinatore delle Emergenze dell'Interporto di Nola.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE PRESENTE NEL GATE IN/OUT

- ✓ Accertarsi che i passaggi verso l'esterno siano liberi.
- ✓ Impedire l'accesso al terminal agli estranei.
- ✓ Impedire l'accesso ad automezzi diversi da quelli di Pronto Soccorso, delle squadre di emergenza di Interporto e dei Vigili del Fuoco.
- ✓ Avvertire il Coordinatore dell'Emergenza dell'arrivo dei soccorsi esterni.
- ✓ Ricevere i soccorsi esterni e dare loro indicazioni su come raggiungere il luogo dell'incidente.
- ✓ Controllare l'ingresso / uscita delle persone e degli automezzi.
- ✓ Presidiare con continuità il centralino telefonico.
- ✓ Imporre il silenzio alle comunicazioni non inerenti l'emergenza.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DELLE AREE NON INTERESSATE ALL'EMERGENZA

- ✓ Qualora la situazione non sia grave il personale dell'area non interessata all'incendio rimane al suo posto fino a nuovo ordine da parte del Coordinatore delle emergenze.
- ✓ In caso di pericolo immediato, raggiungere il punto di raccolta.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DI IMPRESE ESTERNE PRESENTE IN TERMINAL

- ✓ Interrompere i lavori e mettere in condizioni di sicurezza le attrezzature in uso.
- ✓ Spostare i mezzi e le apparecchiature che possono costituire intralcio.
- ✓ Rimanere sul luogo di lavoro, in attesa di disposizioni dal proprio Responsabile.
- ✓ Portarsi nel luogo di raduno assegnato, ove richiesto dal Coordinatore dell'Emergenza.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 15 di 45

4.2 GESTIONE DELL'EMERGENZA CAUSATA DA INCIDENTI COINVOLGENTI MERCI PERICOLOSE O CON MERCI PERICOLOSE NELLE IMMEDIATE PROSSIMITÀ DELLE AREE DI STOCCAGGIO

4.2.1 Procedura da adottarsi in caso di emergenza causata da incidenti coinvolgenti merci pericolose

INCIDENTI COINVOLGENTI MERCI PERICOLOSE

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DELL'AREA INTERESSATA ALL'EMERGENZA

- ✓ Avvertire immediatamente, con i mezzi a disposizione (radio, telefono, voce), il Coordinatore delle emergenze o il responsabile operativo in turno descrivendo la tipologia di emergenza in atto (fuoriuscita di una sostanza da un veicolo, un container o un serbatoio, rottura traumatica di un serbatoio o di un recipiente con perdite di sostanze pericolose, etc) e l'area interessata, segnalando il numero ONU presente sul contenitore.
- ✓ Identificare con immediatezza le segnalazioni che informano su di un'emergenza in atto e abbandonare il proprio posto di lavoro, in maniera ordinata e senza indugi.
- ✓ Abbandonare la zona di pericolo, dirigendosi nei punti di raccolta prefissati per rispondere, ove necessario e previsto, all'appello nominale delle persone presenti sul luogo di lavoro e ricevere eventuali istruzioni.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Recarsi immediatamente, adeguatamente protetto, sul luogo dell'emergenza, per valutare l'entità del pericolo.
- ✓ Porre in stato di allerta i lavoratori delle aree non interessate dall'emergenza, raccomandando di non usare il telefono ove non indispensabile.
- ✓ Valutare la necessità di soccorsi esterni e disporne la relativa chiamata all'addetto alle chiamate di emergenza.
- ✓ All'arrivo dei soccorsi esterni fornire informazioni sull'accaduto, sulle sostanze coinvolte e la probabile evoluzione. In particolare, fornisce le seguenti notizie:
 - materiali/ sostanze coinvolte nell'evento;
 - caratteristiche di pericolosità delle stesse e relativi codici di identificazione;
 - l'area interessata dall'emergenza;
 - eventuali accessi preferenziali all'area dell'incidente.
- ✓ Fornire disposizioni al Responsabile in turno ed al rimanente personale dipendente.
- ✓ Fornire disposizioni ai Responsabili delle imprese esterne presenti.
- ✓ Dichiarare la fine dell'emergenza a voce e/o con impianto di diffusione sonora.

COMPORTAMENTO DEL RESPONSABILE IN TURNO

- ✓ Segnalare a tutto il personale il verificarsi dell'emergenza.
- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza, allo scopo di isolare l'area e contenere lo spandimento di sostanze pericolose.
- ✓ Informare immediatamente il Coordinatore dell'Emergenza perché siano attivati i soccorsi esterni.
- ✓ Provvedere ad allontanare in sicurezza il personale estraneo e gli operatori non direttamente interessati all'emergenza.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 16 di 45

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Attrezzarsi con mezzi di protezione adeguati e kit antisversamento.
- ✓ Portarsi rapidamente sul luogo dell'emergenza.
- ✓ Effettuare un primo intervento di contenimento del rilascio di sostanze pericolose o qualsiasi intervento eventuale possibile senza correre rischi.
- ✓ Prestare il primo soccorso agli infortunati e ad eventuali persone prese dal panico.
- ✓ Allontanare il personale non necessario dalla zona a rischio.
- ✓ Impedire l'accesso di estranei alla zona a rischio e allontanare quelli presenti al momento dell'emergenza.
- ✓ Effettuare il trasporto degli infortunati.

COMPORTAMENTO DELL'ADDETTO ALLE CHIAMATE DI EMERGENZA

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni del Coordinatore dell'Emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata ai soccorsi esterni avvertendo nell'ordine:
 - Vigili del Fuoco
 - se necessario Autorità sanitarie

specificando chiaramente e con calma:

- luogo (isola, lotto, edificio, ecc) e tipologia di emergenza;
- entità dell'incidente e presenza o meno di feriti;
- numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.
- ✓ Allertare il Coordinatore delle Emergenze dell'Interporto di Nola
- ✓ Allertare il Responsabile di Scalo ISC presso l'Interporto di Nola;
- ✓ Allertare le strutture limitrofe (se è segnalato un rischio per esse).
- ✓ In caso di cessato allarme, avvertire il personale interno, i soccorsi esterni e il Coordinatore delle Emergenze dell'Interporto di Nola.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE PRESENTE NEL GATE IN/OUT

- ✓ Accertarsi che i passaggi verso l'esterno siano liberi.
- ✓ Impedire l'accesso al terminal agli estranei.
- ✓ Impedire l'accesso ad automezzi diversi da quelli di Pronto Soccorso, delle squadre antincendio dell'Interporto e dei Vigili del Fuoco.
- ✓ Avvertire il Coordinatore dell'Emergenza dell'arrivo dei soccorsi esterni.
- ✓ Ricevere i soccorsi esterni e dare loro indicazioni su come raggiungere il luogo dell'incidente.
- ✓ Controllare l'ingresso / uscita delle persone e degli automezzi.
- ✓ Presidiare con continuità il centralino telefonico.
- ✓ Imporre il silenzio alle comunicazioni non inerenti l'emergenza.
- ✓ Disattivare i sistemi di ricambio aria e di condizionamento.
- ✓ Chiudere porte e finestre degli uffici.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DELLE AREE NON INTERESSATE ALL'EMERGENZA

- ✓ Qualora la situazione non sia grave il personale dell'area non interessata all'emergenza rimane al suo posto fino a nuovo ordine da parte del Coordinatore delle emergenze.
- ✓ In caso di pericolo immediato, raggiungere il punto di raccolta.

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DI IMPRESE ESTERNE PRESENTE IN TERMINAL

- ✓ Interrompere i lavori e mettere in condizioni di sicurezza le attrezzature in uso.
- ✓ Spostare i mezzi e le apparecchiature che possono costituire intralcio.
- ✓ Rimanere sul luogo di lavoro, in attesa di disposizioni dal proprio Responsabile.
- ✓ Portarsi nel luogo di raduno assegnato, ove richiesto dal Coordinatore dell'Emergenza.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 17 di 45

4.3 GESTIONE DELLE EMERGENZE DOVUTE AD ALTRE TIPOLOGIE DI CALAMITÀ

4.3.1 Procedura da adottarsi in caso di emergenza causata da infortunio malore

EMERGENZA PER INFORTUNIO/ MALORE

COMPORTAMENTO DEL PERSONALE DELL'AREA INTERESSATA ALL'EMERGENZA

- ✓ Avvertire immediatamente, con i mezzi a disposizione (radio, telefono, voce), il Coordinatore delle emergenze o il responsabile operativo in turno descrivendo la tipologia di emergenza in atto e l'area interessata.
- ✓ Nel caso in cui non vi siano rischi per la propria persona, assistere l'infortunato fino all'arrivo della squadra emergenza.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Recarsi immediatamente sul luogo dell'emergenza.
- ✓ Valutare la situazione, eventuali rischi per la propria persona (scena sicura) e la gravità dell'infortunato.
- ✓ Valutare la necessità di soccorsi esterni e disporne la relativa chiamata all'addetto alle chiamate di emergenza.
- ✓ All'arrivo dei soccorsi esterni fornire informazioni sull'accaduto.
- ✓ Fornire disposizioni al Responsabile in turno ed al rimanente personale dipendente.
- ✓ Dichiarare la fine dell'emergenza a voce e/o con impianto di diffusione sonora.

COMPORTAMENTO DEL RESPONSABILE IN TURNO

- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza.
- ✓ Informare immediatamente il Coordinatore dell'Emergenza perché siano attivati i soccorsi esterni.
- ✓ Nel caso in cui non vi siano rischi per la propria persona, assistere l'infortunato fino all'arrivo della squadra emergenza.

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Munirsi di valigetta per il primo soccorso e recarsi immediatamente sul luogo dell'emergenza.
- ✓ Valutare la situazione, eventuali rischi per la propria persona (scena sicura) e la gravità dell'infortunato.
- ✓ Attivare le procedure di primo soccorso.
- ✓ All'arrivo dei soccorsi esterni fornire informazioni sull'accaduto.
- ✓ Impedire l'accesso di estranei alla zona e allontanare quelli presenti.
- ✓ Effettuare il trasporto degli infortunati.

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni del Coordinatore dell'Emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata ai soccorsi esterni specificando chiaramente e con calma:
 - luogo e descrizione del tipo di incidente e della scena
 - persone coinvolte (quante sono? si muovono? rispondono?)
 - numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 18 di 45

4.3.2 Procedura da adottarsi in caso di emergenza causata da esplosione

EMERGENZA PER ESPLOSIONE

COMPORTAMENTO DI TUTTO IL PERSONALE

- ✓ Non abbandonare il proprio posto di lavoro.
- ✓ Vietare l'uscita delle persone dai locali in cui si trovano.
- ✓ Spostarsi dalle porzioni del locale allineate con finestre e con porte esterne o che siano sottostanti ad oggetti sospesi (lampadari, quadri, altoparlanti, ecc.) e concentrarsi in zone più sicure (ad esempio tra la parete delimitata da due finestre o sulla parete del locale opposta a quella esterna);
- ✓ Mantenere la calma e non condizionare i comportamenti altrui con isterismi ed urla.
- ✓ Attendere le ulteriori istruzioni che verranno fornite dal Coordinatore delle emergenze.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Allertare i soccorsi esterni tramite l'addetto alle chiamate di emergenza.
- ✓ Raggiungere il punto di raccolta per verificare che tutto il personale abbia abbandonato l'edificio ed attendere l'arrivo dei soccorsi.

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Sezionare gli impianti per evitare l'insorgere di situazioni di ulteriore pericolo.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Nel caso in cui non vi sia pericolo per la propria incolumità, attendere l'arrivo sul luogo dell'evento dei soccorsi esterni al fine di assisterli. Altrimenti allontanarsi dall'area e raggiungere il punto di raccolta in attesa del loro arrivo.

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni del Coordinatore dell'Emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata ai soccorsi esterni specificando chiaramente e con calma:
 - luogo e tipologia di emergenza
 - persone coinvolte (quante sono? si muovono? rispondono?)
 - numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 19 di 45

4.3.3 Procedura da adottarsi in caso di emergenza causata da evento sismico

EMERGENZA PER EVENTO SISMICO

COMPORTAMENTO DI TUTTO IL PERSONALE

- ✓ Dare immediata attuazione alle procedure di evacuazione senza attendere alcun avviso.
- ✓ Mantenere la calma e non farsi prendere dal panico.
- ✓ Se si è in ambienti chiusi, collocarsi nei pressi dei punti più solidi della struttura dell'edificio quali pareti portanti, architravi, vani delle porte ed angoli in genere, oppure mettersi sotto grandi tavoli, scrivanie.
- ✓ Se si è in ambienti aperti, posizionarsi lontano da edifici, alberi e linee elettriche.
- ✓ Tenersi lontano da grossi oggetti appesi che possono cadere e dai vetri che possono rompersi.
- ✓ Uscire all'esterno solo se ci si trova in prossimità di una porta di uscita che immette in un ampio luogo aperto.
- ✓ Cercare comunque di orientarsi, anche in assenza di luce e muoversi con cautela.
- ✓ Prestare molta attenzione agli oggetti taglienti e/o contundenti che possono trovarsi a terra.
- ✓ Non utilizzare ascensori.
- ✓ Non percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello previsto.
- ✓ Raggiungere il punto di raccolta.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Allertare i soccorsi esterni tramite l'addetto alle chiamate di emergenza.
- ✓ Raggiungere il punto di raccolta per verificare che tutto il personale abbia abbandonato l'edificio ed attendere l'arrivo dei soccorsi.

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Sezionare gli impianti per evitare l'insorgere di situazioni di ulteriore pericolo.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Nel caso in cui non vi sia pericolo per la propria incolumità, attendere l'arrivo sul luogo dell'evento dei soccorsi esterni al fine di assisterli. Altrimenti allontanarsi dall'area e raggiungere il punto di raccolta in attesa del loro arrivo.

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni del Coordinatore dell'Emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata ai soccorsi esterni specificando chiaramente e con calma:
 - luogo e tipologia di emergenza
 - persone coinvolte (quante sono? si muovono? rispondono?)
 - numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 20 di 45

4.3.4 Procedura da adottarsi in caso di emergenza causata da allagamento

EMERGENZA PER ALLAGAMENTO

COMPORTAMENTO DI TUTTO IL PERSONALE

- ✓ Mantenere la calma e non farsi prendere dal panico.
- ✓ Avvisare immediatamente la squadra d'emergenza.
- ✓ Se non si riesce ad intervenire e non vi sono ulteriori pericoli, attendere l'arrivo degli addetti all'emergenza.
- ✓ Se si è in pericolo, mettere in sicurezza, se possibile, le apparecchiature di cui si è responsabili (eliminare alimentazioni elettriche), allontanarsi dal luogo e raggiungere il punto di raccolta.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Allertare i soccorsi esterni tramite l'addetto alle chiamate di emergenza e, nel caso in cui non vi sia pericolo per la propria incolumità, attendere il loro arrivo sul luogo dell'evento al fine di assisterli. Altrimenti allontanarsi dall'area e raggiungere il punto di raccolta in attesa del loro arrivo.

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Sezionare, se possibile, gli impianti elettrici.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Nel caso in cui non vi sia pericolo per la propria incolumità, attendere l'arrivo sul luogo dell'evento dei soccorsi esterni al fine di assisterli. Altrimenti allontanarsi dall'area e raggiungere il punto di raccolta in attesa del loro arrivo.

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni del Coordinatore dell'Emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata ai soccorsi esterni specificando chiaramente e con calma:
 - luogo e tipologia di emergenza
 - presenza o meno di feriti
 - numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 21 di 45

4.3.5 Procedura da adottarsi in caso di emergenza causata da black out elettrico

EMERGENZA PER BLACK OUT ELETTRICO

COMPORTAMENTO DI TUTTO IL PERSONALE

- ✓ Mantenere la calma e non farsi prendere dal panico.
- ✓ Avvisare immediatamente la squadra d'emergenza.
- ✓ Qualora ci si trovi in un luogo completamente buio, attendere qualche istante per vedere se l'energia ritorna altrimenti muoversi con prudenza verso l'uscita aiutandosi con l'illuminazione di emergenza.
- ✓ Qualora ci si trovi in ascensore, restare calmi e premere il pulsante di emergenza al fine di attivare i soccorsi.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Allertare, tramite l'addetto alle chiamate di emergenza, l'azienda elettrica erogatrice del servizio.

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Fornire assistenza per l'evacuazione del personale e di eventuali visitatori indirizzandoli verso le vie di fuga e le uscite di emergenza.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato gli edifici.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Nel caso in cui non vi sia pericolo per la propria incolumità, attendere l'arrivo sul luogo dell'evento dei soccorsi esterni al fine di assisterli. Altrimenti allontanarsi dall'area e raggiungere il punto di raccolta in attesa del loro arrivo.

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni del Coordinatore dell'Emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata all'azienda erogatrice del servizio elettrico;
- ✓ se necessario, contatta i soccorsi esterni specificando chiaramente e con calma:
 - luogo e tipologia di emergenza
 - presenza o meno di feriti
 - numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 22 di 45

4.3.6 Procedura da adottarsi in caso di emergenza per crollo dovuto a cedimento strutturale

EMERGENZA PER CROLLO DOVUTO A CEDIMENTO STRUTTURALE

COMPORTAMENTO DI TUTTO IL PERSONALE

- ✓ Mantenere la calma e non condizionare i comportamenti altrui con isterismi ed urla.
- ✓ Evitare assembramenti di persone attorno al luogo dell'evento
- ✓ Nel caso venga dato l'ordine di evacuazione, raggiungere il punto di raccolta prestabilito seguendo i percorsi di emergenza o le disposizioni degli addetti all'emergenza.
- ✓ Attenersi alle disposizioni del coordinatore e degli addetti all'emergenza.

COMPORTAMENTO DEL COORDINATORE DELLE EMERGENZE

- ✓ Attivare immediatamente gli addetti all'emergenza.
- ✓ Diramare l'ordine di evacuazione di tutte le persone presenti.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato l'edificio.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Allertare, se necessario tramite l'addetto alle chiamate di emergenza.
- ✓ Raggiungere il punto di raccolta per verificare che tutto il personale abbia abbandonato l'edificio ed attendere l'arrivo dei soccorsi.
- ✓ Dichiarare la fine dell'emergenza.

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

- ✓ Sezionare gli impianti per evitare l'insorgere di situazioni di ulteriore pericolo.
- ✓ Diramare l'ordine di evacuazione dato dal Coordinatore d'Emergenza.
- ✓ Favorire l'evacuazione di tutte le persone presenti, con priorità ai portatori di handicap.
- ✓ Verificare che tutte le persone abbiano percepito l'ordine di evacuazione.
- ✓ Verificare che tutto il personale abbia abbandonato l'area.
- ✓ Aiutare per quanto possibile eventuali persone in difficoltà.
- ✓ Nel caso in cui non vi sia pericolo per la propria incolumità, attendere l'arrivo sul luogo dell'evento dei soccorsi esterni al fine di assisterli. Altrimenti allontanarsi dall'area e raggiungere il punto di raccolta in attesa del loro arrivo.

- ✓ Attivarsi immediatamente su disposizioni della squadra di emergenza.
- ✓ Effettuare la chiamata ai soccorsi esterni specificando chiaramente e con calma:
 - luogo e tipologia di emergenza
 - persone coinvolte (quante sono? si muovono? rispondono?)
 - numero di telefono con cui gli enti esterni possono mettersi in contatto con l'azienda.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 23 di 45

4.3.7 Procedura da adottarsi in caso di emergenza causata da atti criminali

EMERGENZA PER ATTI CRIMINALI

COMPORTAMENTO DI TUTTO IL PERSONALE

- ✓ Evitare di contrastare con i propri comportamenti le azioni compiute dal criminale.
- ✓ Cercare di eseguire con naturalezza e con calma ogni movimento (non si devono compiere movimenti che possano apparire una fuga o una reazione di difesa)
- ✓ Se possibile, avvisare le forze dell'ordine cercando di non attirare l'attenzione.
- ✓ Se possibile, allontanarsi senza attirare l'attenzione.
- ✓ Attendere l'arrivo della vigilanza e/o delle forze dell'ordine evitando di prendere alcun tipo di iniziativa.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 24 di 45

4.4 GESTIONE DELL'EMERGENZA (CFR. PROCEDURA ORGANIZZATIVA RFI DELLO SCALO MERCI TERMINALE RACCORDATO DI NOLA INTERPORTO, REVISIONE 0 DEL 20/01/2020)

4.4.1 Premessa

Il terminal intermodale gestito dalla TIN è individuato quale scalo per la terminalizzazione delle merci pericolose ed collegato alla stazione di Nola Interporto, ubicata nel lotto O dell'Interporto di Nola, mediante la comunicazione n. 15a/15b.

I binari del terminal assegnati alle operazioni afferenti i trasporti aventi in composizione le merci pericolose sono il I, II e III.

Al fine di fronteggiare le emergenze che possano scaturire dalla terminalizzazione di merci pericolose in ambito ferroviario, RFI SpA ha redatto e divulgato apposita procedura organizzativa.

Tale procedura ha lo scopo di fornire le indicazioni sull'adozione delle procedure preventive ed operative da attuarsi in presenza di un'emergenza legata alla movimentazione di merci pericolose nell'ottica di:

- salvaguardare l'incolumità delle persone presenti nello scalo;
- contenere l'evento stesso.

4.4.2 Aree di competenza per la gestione delle emergenze causate da merci pericolose

A seconda del tratto ferroviario interessato, le competenze e responsabilità relative alla gestione delle emergenze concernenti il trasporto di merci pericolose sono suddivise fra i soggetti coinvolti, a vario titolo, nella movimentazione, ovvero:

- RFI (Rete Ferroviaria Italiana), in qualità di società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria;
- ISC (Interporto Servizi Cargo SpA), in qualità di impresa ferroviaria che effettua il trasporto;
- Interporto Campano SpA, in qualità di proprietario del terminal intermodale di Nola;
- TIN Terminal Intermodale Nola SpA, in qualità di società che gestisce il terminal intermodale.

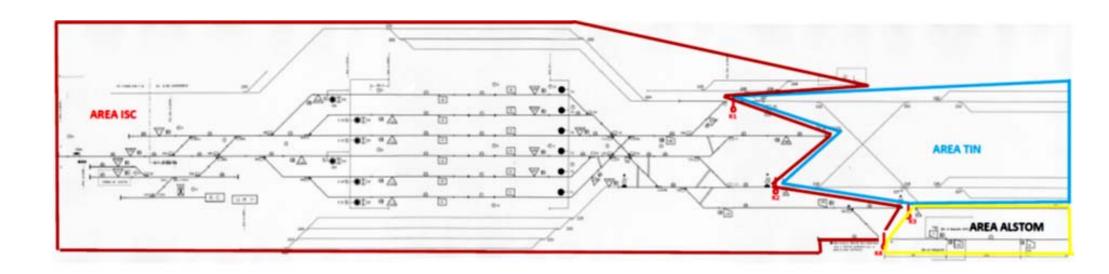
Come indicato nel grafico riportato nella pagina seguente, sono individuate le cosiddette "Aree di utilizzo" ovvero le zone di intervento di ciascun soggetto in caso di emergenza. In particolare:

- prima del cosiddetto km 0, ovvero il limite superato il quale si entra all'interno delle aree di competenza di Interporto Campano, la gestione delle emergenze relative alle merci pericolose è di RFI e dell'impresa ferroviaria ISC; il coinvolgimento di Interporto Campano è deciso da ISC in base della gravità dell'emergenza in corso;
- all'interno del perimetro indicato in grafico con contorno rosso, la gestione delle emergenze relative alle merci pericolose è appannaggio di ISC e di RFI; in questo caso è necessario che ISC provveda a segnalare l'emergenza anche all'Interporto Campano ed alla TIN. La segnalazione ad Interporto è fondamentale affinché, all'arrivo dei soccorsi esterni (Vigili del Fuoco, Servizio Sanitario, etc), il personale di Vigilanza dell'Interporto stesso provveda a scortare i soccorritori presso il luogo dell'incidente;
- all'interno del perimetro indicato in grafico con contorno blu, la gestione delle emergenze è di competenza della TIN; in questo caso è necessario che TIN provveda a segnalare l'emergenza al Coordinatore dell'Emergenza di Interporto Campano (arch. Roberto De Conciliis) e al Regolatore di Circolazione (RdC) della ISC (sig. Massimiliano Nannurelli), nonché al Caposquadra della vigilanza di Interporto in turno.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 25 di 45

GRAFICO DELLE AREE DI UTILIZZO







Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 26 di 45

4.4.3 Applicazione delle procedura organizzativa RFI, revisione 0 del 20/01/2020

Premesso che la procedura organizzativa RFI, revisione 0 del 20/01/2020, costituisce parte integrante del presente documento ed è allegata ad esso, l'organizzazione dell'emergenza relativa alle merci pericolose prevede che il segnalatore dell'emergenza (nella figura di chi accerta o comunica una situazione di emergenza) e l'attivatore dell'emergenza (nella figura del RdC) applichino, a seconda dello scenario incidentale, le misure di prevenzione e protezione previste all'interno della procedura stessa e riportate nelle pagine seguenti.

EMERGENZA INCENDIO

A. L'INCENDIO È IN FASE INIZIALE, CIRCOSCRITTO E FACILMENTE CONTROLLABILE

Spegnimento del principio d'incendio con i mezzi di estinzione a disposizione, con le seguenti cautele:

- ✓ non utilizzare acqua in presenza di condutture o apparecchiature elettriche;
- ✓ eliminare l'alimentazione di combustibile (chiusura valvola gas, allontanare altro materiale);
- ✓ tenere una posizione sopravvento;
- ✓ dopo l'utilizzo di estintori a CO2, aerare gli ambienti chiusi.
- ✓ evidenziare, nel rapporto conclusivo, i mezzi di estinzione usati affinché vengano reintegrati.

B. L'INCENDIO NON È ESTINGUIBILE CON I MEZZI E LE RISORSE A DISPOSIZIONE

Diramare i necessari avvisi, in funzione della gravità dell'emergenza e attivare le azioni seguenti:

- ✓ comunicare il codice ONU (parte inferiore della tabella arancione) ed il codice di pericolo (parte superiore della tabella arancione);
- ✓ qualora non si sia in grado di reperire il codice ONU, si dovranno ricercare tutti i dati utili (numero del carro, posizione del carro in composizione, ubicazione e numero dell'unità di carico in caso di trasporto intermodale) per avere la possibilità, attraverso la scheda di emergenza, di risalire al codice;
- ✓ consultare la scheda di emergenza, per conoscere i rischi presenti e le azioni da attuare (le cautele da usarsi sono riportate anche nelle schede di pericolo);
- ✓ dare immediata comunicazione dell'emergenza al DCCM di Napoli;
- ✓ ricevere il treno, o scartare il/i veicolo/i, nel binario individuato, il più lontano possibile da altri veicoli e dai fabbricati;
- ✓ informare i presenti (con ripetuti annunci) dell'attivazione dell'emergenza;
- ✓ disporre, se necessario, l'evacuazione del personale;
- ✓ allontanare il personale e le persone estranee dal luogo dell'emergenza in direzione sopravento;
- ✓ vietare l'accesso alla zona interessata ai non addetti ai soccorsi;
- ✓ non consentire comportamenti che possono alimentare l'incendio;
- ✓ evitare il contatto con i materiali fuoriusciti se non in possesso di adeguati DPI;
- ✓ provvedere alla chiusura delle valvole di alimentazione di gas, spegnimento di impianti di condizionamento, disalimentazione elettrica delle aree interessate all'incendio;
- ✓ valutare con il DCCM l'interruzione della circolazione e la tolta tensione alla linea di contatto;
- ✓ fornire ai soccorritori le notizie utili di cui si è in possesso;
- ✓ rimanere a disposizione dei soccorritori;
- ✓ restare in luogo sicuro sino alla dichiarazione di cessato pericolo;
- ✓ al rientro dell'emergenza, redigere rapporto dell'accaduto evidenziando i mezzi di estinzione impiegati per i quali, in seguito, si provvederà al reintegro e alla eventuale bonifica ambientale.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 27 di 45

EMERGENZA AMBIENTALE

Chiunque rilevi (a seguito di uno svio, di un urto di manovra, o, in condizioni normali) un rilascio di gas o vapori, con o senza fiamma, un gocciolamento di liquido da un tappo o da una fessura o da una valvola, deve avvisare il superiore diretto e il gestore dell'emergenza indicandone l'entità, i numeri ONU e codice di pericolo ed, eventualmente, il tipo di etichetta presente; cautelandosi restando a distanza, sopravento ed evitando contatti con i materiali fuoriusciti, se non in possesso di adeguati DPI.

Nel caso di spandimenti, nubi tossiche, fughe di gas, bisogna agire, di conseguenza, secondo il seguente copione:

- ✓ diramare, in funzione della gravità dell'emergenza, i necessari avvisi;
- ✓ conoscere il codice ONU (parte inferiore della tabella arancione) ed il codice di pericolo (parte superiore della tabella arancione);
- ✓ qualora il gestore dell'emergenza non sia in grado di reperire il codice ONU dovrà ricercare tutti i dati utili (numero del carro, posizione del carro in composizione, ubicazione e numero dell'unità di carico in caso di trasporto intermodale) per dare la possibilità al DCCM (Dirigente Centrale Coordinatore Movimento) di risalire al codice;
- ✓ consultare la scheda di emergenza, per conoscere i rischi presenti e le azioni da attuare, (le cautele da usarsi sono riportate anche nelle schede di pericolo);
- ✓ dare immediata comunicazione dell'emergenza al DCCM della Sala Circolazione di Napoli;
- ✓ informare il personale presente (con ripetuti annunci) dell'attivazione dell'emergenza;
- ✓ disporre, se necessario, l'evacuazione di personale e clienti;
- ✓ allontanare il personale e gli estranei dal luogo dell'emergenza in direzione sopravento;
- ✓ accertarsi che non vi siano persone rimaste nei locali o nell'area della emergenza;
- ✓ vietare l'accesso alla zona interessata ai non addetti ai soccorsi;
- ✓ impedire comportamenti che possono causare incendi;
- ✓ provvedere, se possibile, alla chiusura dei rubinetti gas e acqua;
- ✓ valutare con il DCCM l'interruzione della circolazione;
- ✓ valutare con il DCCM la tolta tensione alla linea di contatto;
- ✓ fornire ai soccorritori le notizie utili di cui si è in possesso;
- ✓ rimanere a disposizione dei soccorritori;
- ✓ restare in luogo sicuro sino alla dichiarazione di cessato pericolo;
- ✓ al rientro dell'emergenza, il Coordinatore/Gestore redigerà rapporto dell'accaduto, si provvederà al reintegro dei mezzi di estinzione utilizzati e alla eventuale bonifica ambientale.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 28 di 45

5. GESTIONE DELLE EVACUAZIONI

PROCEDURA IN CASO DI EVACUAZIONE

COMPORTAMENTO DI TUTTO IL PERSONALE

In caso di evacuazione, il personale è tenuto a:

- ✓ Interrompere immediatamente il lavoro in corso.
- ✓ Nell'abbandonare i luoghi di lavoro, se possibile, le attrezzature vanno lasciate in sicurezza. In particolare:
 - Spegnere le attrezzature ad alimentazione elettrica eventualmente in uso.
 - In caso di attrezzature portatili, riporle in maniera che non possano cascare e/o causare intralcio
 - In caso di mezzi di sollevamento o trasporto, assicurarsi di metterli in condizioni di sicurezza ed in modo che non possano intralciare le vie di fuga.
- ✓ Dirigersi con calma verso il luogo sicuro senza utilizzare ascensori e/o montacarichi.
- ✓ Non fermarsi a recuperare effetti personali o altro.
- ✓ Aiutare i colleghi in difficoltà.
- ✓ Se si sta ricevendo un ospite, accompagnarlo per tutte le fasi dell'evacuazione senza abbandonarlo.
- ✓ Prestare attenzione alle informazioni degli addetti alla squadra d'emergenza.
- ✓ Evitare di fare domande sull'accaduto o andare sul luogo dell'evento per vedere cosa è successo.
- ✓ Uscire dall'edificio ed allontanarsi dalle mura perimetrali dello stesso, dirigendosi al punto di raccolta.
- ✓ Non intralciare le operazioni di intervento del personale e dei mezzi di soccorso esterni.
- ✓ Non tornare indietro per alcun motivo fino a quando non verrà segnalata la fine dell'emergenza.

COMPORTAMENTO DELLA SQUADRA DI EMERGENZA

Nel ricevere la segnalazione di emergenza in atto e di conseguente evacuazione, gli addetti alla squadra di gestione delle emergenze devono:

- ✓ Aprire tutte le uscite di emergenza.
- ✓ Mettersi a disposizione posizionandosi su di un percorso di evacuazione ed indicando le vie di fuga.
- ✓ Aiutare i colleghi in difficoltà.
- ✓ Dare informazioni, cercando di trasmettere una sensazione di sicurezza.
- ✓ Verificare che l'area sia evacuata, prima di dirigersi al punto di raccolta.
- ✓ Attendere istruzioni al punto di raccolta.
- ✓ Informarsi sulla situazione in atto chiedendo informazioni al personale che raggiunge il posto di raccolta.
- ✓ Prepararsi a trasmettere le informazioni sull'emergenza ai soccorritori esterni.
- ✓ Non ritornare all'interno del luogo di pericolo una volta raggiunto il punto di raccolta anche nel caso in cui venga segnalato un incidente alle persone.
- ✓ Non abbandonare il posto prima di aver messo in atto tutte le azioni previste.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 29 di 45

6. MISURE PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA RIFERITA A PERSONE DISABILI

6.1 PREMESSA

L'evenienza di trasportare o semplicemente assistere disabili in caso d'incendio o altro tipo di emergenza richiede metodiche e comportamenti specifici ed appropriati da parte dei soccorritori. La possibile presenza di persone disabili in un'azienda, può essere data da colleghi di lavoro o da persone presenti occasionalmente (visitatori, ecc.). Inoltre, bisogna aggiungere i lavoratori che, anche per periodi brevi, si trovano in uno stato di invalidità anche parziale (es. donne in stato di gravidanza, persone con arti fratturati, ecc.). Sarà cura delle persone che si trovano nelle condizioni appena citate avvertire i colleghi addetti alla squadra antincendio al fine di segnalare la propria situazione; tale segnalazione permette agli Addetti stessi di poter meglio intervenire e di poter meglio gestire la situazione di emergenza.

Si deve, inoltre, ricordare che una persona non identificabile come disabile in condizioni ambientali normali, se coinvolta in una situazione di crisi potrebbe non essere in grado di rispondere correttamente, adottando, di fatto, comportamenti tali da configurarsi come condizioni transitorie di disabilità.

Affinché un "soccorritore" possa dare un aiuto concreto è necessario che sia in grado di comprendere i bisogni della persona da aiutare, anche in funzione del tipo di disabilità che questa presenta e che sia in grado di comunicare un primo e rassicurante messaggio in cui siano specificate le azioni basilari da intraprendere per garantire un allontanamento celere e sicuro dalla fonte di pericolo.

Gli elementi che possono determinare le criticità in questa fase dipendono fondamentalmente:

- dalle barriere architettoniche presenti nella struttura edilizia (scale, gradini, passaggi stretti, barriere percettive, ecc.) che limitano o annullano la possibilità di raggiungere un luogo sicuro in modo autonomo;
- dalla mancanza di conoscenze appropriate da parte dei soccorritori e degli Addetti Antincendio, sulle modalità di percezione, orientamento e fruizione degli spazi da parte di questo tipo di persone.

Queste condizioni si possono verificare contemporaneamente e, pertanto, vanno affrontate e risolte insieme: alla prima va contrapposta una corretta pianificazione degli interventi da apportare nel tempo all'edificio, la seconda si affronta predisponendo misure gestionali opportune e formando in modo specifico il personale incaricato.

6.2 MISURE DA ATTUARSI PRIMA DEL VERIFICARSI DELL'EMERGENZA

Il primo passo da compiere è quello di individuare, sia attraverso la conoscenza dell'ambiente di lavoro che durante l'effettuazione delle prove di evacuazione periodiche, le difficoltà di carattere motorio, sensoriale o cognitivo che l'ambiente può determinare.

Gli elementi che possono determinare le criticità in questa fase dipendono fondamentalmente:

- <u>dagli ostacoli di tipo edilizio presenti nell'ambiente, quali ad esempio:</u>
 - o la presenza di gradini od ostacoli sui percorsi orizzontali;
 - o la non linearità dei percorsi;
 - o la presenza di passaggi di larghezza inadeguata e/o di elementi sporgenti che possono rendere tortuoso e pericoloso un percorso;
 - o la lunghezza eccessiva dei percorsi;
 - o la presenza di rampe delle scale aventi caratteristiche inadeguate, nel caso di ambienti posti al piano diverso da quello dell'uscita;





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 30 di 45

- dagli ostacoli di tipo impiantistico o gestionale, quali ad esempio:
 - o presenza di porte che richiedono uno sforzo di apertura eccessivo o che non sono dotate di ritardo nella chiusura (sistema che consentirebbe un utilizzo più agevole da parte di persone che necessitano di tempi più lunghi per l'attraversamento delle porte stesse);
 - o organizzazione/disposizione degli arredi, macchinari o altri elementi in modo da non determinare impedimenti ad un agevole movimento degli utenti;
 - o mancanza di misure alternative all'esodo autonomo lungo le scale, nel caso di ambienti posti al piano diverso da quello dell'uscita.

6.3 MISURE DA ATTUARSI AL MOMENTO DEL VERIFICARSI DELL'EMERGENZA

I criteri generali da seguire nell'evacuazione delle persone disabili sono i seguenti:

- attendere lo sfollamento delle altre persone;
- accompagnare, o far accompagnare, le persone con capacità motorie o sensoriali ridotte all'esterno dell'edificio;
- se non è possibile raggiungere l'esterno dell'edificio, provvedere al trasporto del disabile fino ad un luogo idoneo, possibilmente un locale dotato di finestra, in attesa dei soccorsi (infatti, se nell'edificio non sono presenti spazi calmi*, né adeguata compartimentazione degli ambienti, nell'eventualità che le scale siano inaccessibili e impraticabili si dovrà trovare/individuare un luogo sufficientemente lontano dal focolaio d'incendio e dotato di finestra accessibile dall'esterno dove attendere l'arrivo dei soccorsi).
- segnalare ad un altro Addetto Antincendio l'avvenuta evacuazione del disabile o l'impossibilità di effettuarla.

E' importante impartire ordini chiari, precisi e con tono di voce deciso.

6.4 SCELTA DELLE MISURE DA ADOTTARSI

La scelta delle misure da adottare è diversa a seconda della disabilità:

DISABILI MOTORI	Scegliere un percorso di evacuazione accessibile (privo ostacoli, gradini, etc.) e fornire assistenza nel percorrerlo			
DISABILI SENSORIALI	<u>UDITIVI</u> : facilitare la comunicazione (lettura labiale, frasi brevi, frasi scritte);			
DISABILI SENSORIALI	<u>VISIVI</u> : manifestare la propria presenza, definire il pericolo, definire le azioni, guidarli in luogo sicuro			
DISABILI COGNITIVI	Assicurarsi della percezione del pericolo, fornire istruzioni semplici			



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 31 di 45

6.5 PROCEDURE DI INTERVENTO

PROCEDURA DA ADOTTARSI PER PERSONA CON DISABILITÀ MOTORIA

La movimentazione di un disabile motorio dipende fondamentalmente dal grado di collaborazione che questo può fornire. Pertanto, per effettuare un'azione che garantisca il corretto espletamento della prestazione richiesta e che, nel contempo, salvaguardi l'integrità fisica del soccorritore, è necessario:

- ✓ individuare in ogni persona tutte le possibilità di collaborazione;
- ✓ essere in grado di posizionare le mani in punti di presa specifici, per consentire il trasferimento della persona in modo sicuro;
- ✓ assumere posizioni di lavoro corrette, che salvaguardino la schiena dei soccorritori;
- ✓ essere in grado di interpretare le necessità della persona da affiancare ed offrire la collaborazione necessaria.

I punti di presa specifici e le tecniche di trasporto da utilizzare per la movimentazione di persone con disabilità motorie sono illustrati nell'Allegato 8.

PROCEDURA DA ADOTTARSI PER PERSONA CON DISABILITÀ SENSORIALE: DISABILITÀ UDITIVA

Nell'assistenza a persone con questo tipo di disabilità il soccorritore dovrà porre attenzione nell'attuare i seguenti accorgimenti:

- ✓ per consentire al sordo una buona lettura labiale, la distanza ottimale nella conversazione non deve mai superare il metro e mezzo;
- ✓ il viso di chi parla deve essere illuminato in modo da permetterne la lettura labiale;
- ✓ nel parlare è necessario tenere ferma la testa e, possibilmente, il viso di chi parla deve essere al livello degli occhi della persona sorda;
- ✓ parlare distintamente, ma senza esagerare, avendo cura di non storpiare la pronuncia: la lettura labiale, infatti, si basa sulla pronuncia corretta;
- ✓ la velocità del discorso inoltre deve essere moderata: né troppo in fretta, né troppo adagio;
- ✓ usare possibilmente frasi corte, semplici ma complete, esposte con un tono normale di voce (non occorre gridare). Non serve parlare in modo infantile, mentre è necessario mettere in risalto la parola principale della frase usando espressioni del viso in relazione al tema del discorso;
- ✓ non tutti i suoni della lingua sono visibili sulle labbra: fare in modo che la persona sorda possa vedere tutto ciò che è visibile sulle labbra;
- ✓ quando si usano nomi di persona, località o termini inconsueti, la lettura labiale è molto difficile. Se il sordo non riesce, nonostante gli sforzi, a recepire il messaggio, anziché spazientirsi, si può scrivere la parola in stampatello su di un foglio;
- ✓ anche se la persona sorda porta le protesi acustiche, non sempre riesce a percepire perfettamente il parlato, occorre dunque comportarsi seguendo le regole di comunicazione appena esposte;
- ✓ per la persona sorda è difficile seguire una conversazione di gruppo o una conferenza senza interprete. Occorre quindi aiutarlo a capire almeno gli argomenti principali attraverso la lettura labiale, trasmettendo parole e frasi semplici e accompagnandole con gesti naturali.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 32 di 45

PROCEDURA DA ADOTTARSI PER PERSONA CON DISABILITÀ SENSORIALE: DISABILITÀ VISIVA

Nel caso di presenza di persone ipovedenti o prive della vista l'addetto o la persona che collabora con gli Addetti Antincendio prenderà sottobraccio la persona interessata e la accompagnerà, avendo cura di non tirare e di non spingere la stessa fornendo tutte le indicazioni su eventuali ostacoli o sul percorso che si sta effettuando.

Nell'assistenza a persone con questo tipo di disabilità il soccorritore dovrà porre attenzione nell'attuare i seguenti accorgimenti:

- ✓ annunciare la propria presenza e parlare con voce ben distinta e comprensibile fin da quando si entra nell'ambiente in cui è presente la persona da aiutare;
- ✓ parlare naturalmente, senza gridare, e direttamente verso l'interlocutore, senza interporre una terza persona, descrivendo l'evento e la reale situazione di pericolo;
- ✓ non temere di usare parole come "vedere", "guardare" o "cieco";
- ✓ offrire assistenza lasciando che la persona vi spieghi di cosa ha bisogno;
- √ descrivere in anticipo le azioni da intraprendere;
- ✓ lasciare che la persona afferri leggermente il braccio o la spalla per farsi guidare (può scegliere di camminare leggermente dietro per valutare la reazione del corpo agli ostacoli);
- ✓ lungo il percorso è necessario annunciare, ad alta voce, la presenza di scale, porte ed altre eventuali situazioni e/o ostacoli;
- ✓ nell'invitare un non vedente a sedersi, guidare prima la mano di quest'ultima affinché tocchi lo schienale del sedile;
- ✓ qualora si ponesse la necessità di guidare più persone con le stesse difficoltà, invitatele a tenersi per mano;
- ✓ una volta raggiunto l'esterno è necessario accertarsi che la persona aiutata non sia abbandonata a se stessa ma rimanga in compagnia di altri, fino alla fine dell'emergenza.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 33 di 45

PROCEDURA DA ADOTTARSI PER PERSONA CON DISABILITÀ COGNITIVA

Le persone con disabilità di apprendimento possono avere difficoltà nell'eseguire istruzioni piuttosto complesse e che coinvolgono più di una breve sequenza di semplici azioni. In una situazione di pericolo (incendio, fumo, pericolo di scoppio, etc.) un disabile cognitivo può esibire un atteggiamento di completa o parziale o nulla collaborazione con coloro che portano soccorso.

Può accadere che in una situazione nuova e sconosciuta manifesti una reazione di totale rifiuto e disconoscimento della realtà pericolosa, che può sfociare in comportamenti aggressivi contro se stessi o nei confronti di coloro che intendono prestare soccorso.

In tali evenienze il soccorritore deve mantenere la calma, parlare con voce rassicurante con il disabile, farsi aiutare da persone eventualmente presenti sul luogo e decidere rapidamente sul da farsi. La priorità assoluta è l'integrità fisica della persona, ed il ricorso ad un eventuale intervento coercitivo di contenimento per salvaguardarne l'incolumità può rappresentare l'unica soluzione.

Nel fornire assistenza a persone con questo tipo di disabilità il soccorritore dovrà tener presente che:

- ✓ la persona può non essere completamente in grado di percepire il pericolo;
- ✓ molti di loro non posseggono l'abilità della letto-scrittura;
- √ la percezione visiva di istruzioni scritte o di pannelli può essere confusa;
- ✓ il loro senso di direzione potrebbe essere limitato, ragion per cui potrebbero avere bisogno di qualcuno che li accompagni durante il percorso.

Il soccorritore dovrà tener conto dei seguenti suggerimenti:

- ✓ le istruzioni e le informazioni devono essere suddivise in semplici fasi successive;
- ✓ bisogna usare segnali semplici o simboli immediatamente comprensibili;
- ✓ spesso nel disabile cognitivo la capacità a comprendere il linguaggio parlato è abbastanza sviluppata ed articolata, anche se sono presenti difficoltà di espressione. Si raccomanda pertanto di spiegare sempre e direttamente alla persona le operazioni che si effettueranno in situazione d'emergenza;
- ✓ ogni individuo deve essere trattato come un adulto che ha un problema di apprendimento;
- ✓ non parlate loro con sufficienza e non trattateli come bambini.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 34 di 45

7. CHIAMATE DI EMERGENZA

Qualora sia necessario, gli addetti all'emergenza devono avvertire immediatamente le Autorità competenti. A tal scopo è disponibile l'elenco dei seguenti numeri telefonici da comporre:

ENTE	TIPO	N° TELEFONO	
Vicili del Europe	Emergenza	115	
Vigili del Fuoco	Distaccamento CIS/ Interporto	081 5108795	
Pronto Soccorso sanitario	Emergenza	118	
Fronto Soccorso sanitario	Presidio sanitario CIS	800172155	
Coordinamento Interporto	Centralino	081 3115111	
Coordinators amarganza Internanta	Етомасти	081 3115209	
Coordinatore emergenze Interporto	Emergenza	348 2407880	
Caposquadra vigilanza antincendio Interporto	Emergenza	345 6991811	
Regolatore della Circolazione I.S.C.	Emergenza	313 88009458	
Polizia di Stato	Emergenza	113	
1 olizia di Stato	Commissariato di Nola	081 5127211	
Carabinieri	Emergenza	112	
Carabilitett	Comando Compagnia di Nola	081 5125714	
Polizia municipale	Comando di Nola	081 8231014	

CHIAMATA DI EMERGENZA

- 1. Comporre il numero telefonico di emergenza
- 2. Rispondere con calma alle domande poste dall'operatore
- 3. Fornire il proprio recapito telefonico
- 4. Spiegare l'accaduto (malore, incidente, etc.)
- 5. Indicare dove è accaduto (Comune, via, civico)
- 6. Indicare quante persone sono coinvolte
- 7. Comunicare le condizioni della persona coinvolta: risponde, respira, sanguina, etc
- 8. Comunicare particolari situazioni: donna in gravidanza, persona con malattie conosciute (cardiopatie, asma, diabete, epilessia, etc.)

<u>N.B.</u> La conversazione va svolta con voce chiara e debbono essere fornite tutte le notizie richieste dall'operatore che ha il compito di analizzarle. A fine conversazione accertarsi che il ricevitore sia stato rimesso a posto. Lasciare libero il telefono utilizzato per chiamare i soccorsi: si potrebbe essere contattati in qualsiasi momento dalla Centrale Operativa per ulteriori chiarimenti o istruzioni.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 35 di 45

8. SEGNALETICA DI SICUREZZA

Si definisce segnaletica di sicurezza quell'indicazione, riferita ad un determinato oggetto o ad una determinata situazione, che trasmette un messaggio di sicurezza, mediante un colore ed un segnale.

Scopo della segnaletica è quello di attirare in modo rapido e facilmente comprensibile l'attenzione su oggetti e situazioni che possono provocare determinati pericoli al fine di stimolare comportamenti di sicurezza.

Fermo restando l'utilizzo di segnaletica di sicurezza conforme al D.Lgs. 81/08 e s.m.i, l'efficacia della segnaletica dipende da un'estesa e ripetuta informazione a tutte le persone coinvolte nell'attività. Inoltre, nel caso di manifesti, cartelli, avvisi, ecc., il messaggio, preferibilmente a contenuto realistico, deve riportare:

- un'immagine chiara ed espressiva;
- una didascalia sintetica e significativa.

Nel disporre la segnaletica occorre osservare le seguenti regole:

- 1. Non eccedere nel numero di cartelli evitando quelli inutili
- 2. Collocarli in punti ben visibili e significativi
- 3. Garantire la manutenzione sostituendo quelli deteriorati o sbiaditi
- 4. Usare materiali adatti in relazione alle condizioni ambientali
- 5. Sceglierli, nella sostituzione, in base alla distanza, alla quale devono essere visibili.

Per le situazioni di pericolo o per le esigenze di informazione, devono essere usati unicamente i segnali di sicurezza, che con la combinazione standardizzata di forma geometrica, colore e simbolo, trasmettono un determinato messaggio di sicurezza. Le figure relative ai vari segnali sono riportate nell'**Allegato n. 2**, mentre le forme e i colori identificativi sono di seguito riportati:

COLORE FORMA		SIGNIFICATO	INDICAZIONI
		Segnali di divieto	Situazioni pericolose
	0	Segnali di pericolo Segnali di allarme	Dispositivi emergenza, sgomberare, stop
		Materiali e attrezzature antincendio	Identificazione Ubicazione
		Segnali di avvertimento	Porre Attenzione, cautela, verifica.
		Segnali di prescrizione	Segnali di obbligo Obbligo utilizzo mezzi di sicurezza personali
		Segnali Salvataggio Segnali Soccorso	Porte, uscite, percorsi materiali, locali
		Situazione sicura	Ritorno alla normalità



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 36 di 45

9. VIE DI ESODO, PUNTI DI RACCOLTA E COMPARTIMENTAZIONI ANTINCENDIO

9.1 VIE DI ESODO

Un requisito fondamentale per garantire la sicurezza di tutte le persone presenti è la disponibilità in caso di incendio e/o di evacuazione di vie di esodo, attraverso le quali a tutti sia consentito di raggiungere un luogo sicuro senza aiuto dall'esterno.

I percorsi e le uscite che fanno parte del sistema di vie d'esodo devono essere tenuti sgombri in modo da poter essere utilizzate in ogni momento, senza impedimento e consentire di raggiungere, il più rapidamente possibile, un luogo sicuro.

Le porte interne, lungo le vie di esodo, devono essere sempre facilmente apribili.

Le porte in corrispondenza delle uscite, apribili nel verso dell'esodo senza l'utilizzo di chiavi, devono essere tenute sgombre su entrambi i lati.

Tutti i percorsi di esodo sono evidenziati da apposita segnaletica conforme alle disposizioni vigenti, durevole e collocata in posizione appropriata a chiaramente visibile.

9.2 PUNTI DI RACCOLTA

I punti di raccolta sono luoghi in cui, in caso di evacuazione dell'edificio, il personale deve raccogliersi. Le caratteristiche di questi luoghi devono essere:

- prossimità all'edificio evacuato ma sufficiente distanza da esso per rappresentare un luogo sicuro;
- facile e sicura raggiungibilità da ogni uscita di emergenza (possibilmente senza attraversare strade aperte al traffico);
- facile raggiungibilità da parte dei mezzi di soccorso, senza però intralciare l'intervento dei soccorritori sull'edificio.

Il punto di raccolta individuato per l'attività è ubicato in prossimità del gate, all'esterno dell'area di competenza dell'impresa, così come rappresentato nella planimetria **Allegato n.1.**

9.3 COMPARTIMENTAZIONI ANTINCENDIO

Nel sito non sono presenti compartimentazioni antincendio.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 37 di 45

10. IMPIANTO ANTINCENDIO ED ATTREZZATURE PER L'EMERGENZA

10.1 RETE IDRICA DI ESTINZIONE INCENDI

Il terminal è dotato di rete idrica di estinzione incendi composta da idranti UNI 70 posizionati in corrispondenza delle torri faro presenti nel piazzale.

L'impianto è supportato da una stazione di pompaggio dell'acqua che assicura la necessaria portata e pressione del mezzo estinguente.

10.2 RILEVAZIONE E ALLARME ANTINCENDIO

Il sito non dispone di impianto rilevazione e allarme antincendio.

10.3 ATTREZZATURE PER L'EMERGENZA

All'interno del sito sono dislocate ed opportunamente installate, in numero e tipologia adeguata al livello di rischio esistente e conformemente ai requisiti di sicurezza antincendio previsti dal D.M. 03/08/2015 e s.m.i., le seguenti attrezzature antincendio:

- estintori portatili per fuochi di classe A, B e C di tipo a polvere di capacità estinguente non inferiore a 39A 144BC;
- estintori carrellati a schiuma;
- idranti.

Inoltre, è previsto un adeguato numero di cassette per il primo soccorso custodite in luoghi facilmente accessibili ed individuabili con segnaletica appropriata; il contenuto delle stesse è conforme a quanto previsto dall'allegato 1 del D.Lgs. 388/2003.

È fondamentale che gli addetti al Primo Soccorso procedano al controllo periodico delle cassette per mantenerne il contenuto in quantità e stato di conservazione adeguati.

Per fronteggiare le emergenze di tipo ambientale, l'azienda dispone di kit di intervento per emergenza sversamento, costituito da:

- o n°1 tuta anticontaminazione;
- o n°1 gruppo autorespiratore con una bombola di scorta;
- o n°1 maschera granfacciale per autorespiratori;
- o n°2 maschere granfacciale antigas con filtre;
- o kit di materiali assorbenti per sversamenti liquidi;
- o kit di materiale per contenimento sversamento liquidi;
- o n°2 lampade di sicurezza portatili;
- o n°2 estintori a polvere carrellati da 50 kg cadauno;
- o n°4 estintori a polvere portatili da 6 kg cadauno;
- o n°3 manichette flessibili UNI 70 ed UNI 45 da 30 mt;
- o n°2 lance a getto pieno, frazionato e velo d'acqua per ognuno dei suddetti diametri;
- o n°2 lance distributrici di schiumogeno;
- o n°1 bidone di schiumogeno da 200 lt;
- o n° 2 paia di guanti antiacido;
- o n°2 tute antiacido;
- o n°2 paia di stivali antiacido;
- o n°2 caschi tipo VVF;
- o n°2 picozzine tipo VVF;
- o n°2 cinture di sicurezza;
- o n°2 scale per accesso al tetto dei contenitori

Le attrezzature per l'emergenza succitate sono riportate nell'elaborato grafico **Allegato 1**.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 38 di 45

10. TIPOLOGIA ED USO ESTINTORI, IDRANTI, MATERIALE PER IL CONTENIMENTO E L'ASSORBIMENTO.

Come detto in precedenza, i mezzi disponibili nel sito, da utilizzare in caso d'incendio, sono gli estintori e gli idranti.

10.1 ESTINTORI

Gli estintori sono apparecchi utili a contrastare e spegnere un principio d'incendio mediante il lancio sul fuoco di sostanze che sviluppano un'azione soffocante e/o raffreddante a seconda della tipologia. Gli estintori, oltre a diversificarsi per tipo e qualità di estinguente, sono caratterizzati da diverse taglie dimensionali. I portatili variano da un contenuto minimo di 500 grammi di estinguente a 10 kg. Per maggiori prestazioni sono realizzate apposite apparecchiature poste su ruote, "estintori carrellati", con capacità di contenere 25, 50 e 100 kg di sostanza estinguente. Le sostanze estinguenti contenute all'interno sono polvere chimica, acqua, schiuma ad espansione, anidride carbonica (CO2).

Le tipologie costruttive dei vari tipi di estintore sono riportate nell'Allegato n. 3.

10.2 USO DEGLI ESTINTORI

La valutazione della capacità totale di estinzione va commisurata alle reali possibilità di azione che l'estintore può fornire.

La compatibilità tra sostanze estinguente e sostanza da estinguere e riportato nella tabella di cui alla pagina seguente.

Salvo diversa indicazione che è riportata sull'etichetta, ai sensi di legge, agire secondo quando di seguito indicato (cfr. **Allegato n. 4**):

- 1) Rimuovere l'estintore dal supporto di appoggio
- 2) Togliere la linguetta metallica di sicurezza
- 3) Impugnare con una mano la lancia di erogazione
- 4) Con l'altra mano agire sulla leva d'apertura
- 5) Dirigere il getto alla base delle fiamme.

Quando si usa un estintore ad anidride carbonica (CO₂), facilmente riconoscibile perché è una "bombola" di colore rosso, di solito dotata di cono erogatore, il tubo di erogazione va mantenuto con l'impugnatura isolante o, in assenza, di un guanto di protezione onde evitare ustioni da freddo.

In caso di spegnimento da due direzioni diverse, porsi in posizione non contrapposta. In caso di intervento all'aperto, ricordarsi di operare sottovento (con il vento alle spalle).

Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 39 di 45

TIPO DI II	NCENDIO	ESTINGUENTE ADATTO						
DEFINIRE LA CLASSE DELL'INCENDIO	SCEGLIERE L'ESTINTORE ADATTO	ACQUA (getto pieno / vapore)	SCHIUMA	ANADRIDE CARBONICA (CO2)	HALONS (polvere chimica)	POLVERE ABCe SPECIALE	FLUOBRENE E SIMILI	АZОТО
Classe A	Fuochi da materiali solidi con formazione di braci.	GETTO E VAPORE PO		X	X	A B C	Ô	X
Classe B	Fuochi da liquidi o da solidi liquefattibili.	VAPORE		G		A B C		
Classe C	Fuochi di gas infiammabili.	VAPORE	X		X	A B C		
Classe D	Fuochi da metalli leggeri (Magnesio, Potassio, ecc.).	Сетто Е	X	X	X	SPECIALE	X	X
Classe E	Fuochi da materiali solidi con parti sotto tensione.	X	X		A	A B C		
"Classe F"	Fuochi da mezzi di cottura (oli e grassi animali o vegetali).	X	X	X	X	SPECIALE	X	X
Apparecchiat Calcolatori ele magnetici, doe	ettronici, natri	X	X	A	A	X	X	X



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 40 di 45

10.3 IDRANTI

Gli idranti fanno parte degli impianti fissi di estinzione; essi sono costituiti da un attacco alla rete idrica antincendio, con relativa saracinesca di apertura e chiusura, da una manichetta e da una lancia erogatrice, che permette di dirigere il getto d'acqua sull'incendio; quest'ultima può modificare il getto rendendolo pieno, nebulizzato con l'opzione del velo d'acqua, a seconda del tipo di sostanza da estinguere. Gli idranti, a seconda del diametro degli attacchi, possono essere da 45 mm o 70 mm. Gli idranti sono sia interni che esterni e sono riconoscibili dalle cassette di colore rosso ove è contenuta tutta l'attrezzatura precedentemente descritta.

10.4 USO DEGLI IDRANTI

Premesso che l'uso degli idranti è riservato ai componenti della squadra antincendio, a titolo informativo si riportano alcune raccomandazioni di esercizio (cfr. **Allegato n. 5**):

- 1. Srotolare tutta la manichetta per terra, senza curve strette, ed impugnare la lancia.
- 2. Aprire lentamente il rubinetto per la fuoriuscita del getto d'acqua.
- 3. Nel caso, dirigersi sopra vento rispetto all'incendio, in modo da non essere colpiti dal fumo e dal calore.
- 4. Bagnare la base delle fiamme ed eventualmente anche i materiali circostanti, per impedire che prendano fuoco.
- 5. Fare attenzione a che il getto d'acqua in pressione non sparga il materiale che brucia; eventualmente, dirigere il getto sulle fiamme indirettamente o da lontano.
- 6. Interrompere l'erogazione solo quando si è sicuri che non ci siano più materiali accesi.
- 7. Al termine dell'intervento, lasciare asciugare la manichetta; quando è asciutta, arrotolarla in doppio, reinserirla all'interno della cassetta ed attaccarla al rubinetto ed alla lancia.
- 8. Nel caso di rilasci di gas infiammabile e/o tossico, si dovrà provvedere a dirigere il getto (nebulizzato) verso la fiamma in modo da diluire la concentrazione di gas pericolosi nell'atmosfera e ridurre il rischio imminente di esplosioni e/o intossicazioni.

10.5 MATERIALI ASSORBENTI

I materiali assorbenti per contenimento perdite vengono usati per pulire o asciugare gli sversamenti di liquidi indesiderati da superfici e apparecchiature. Svolgono un ruolo importante per la sicurezza, contribuendo a evitare lesioni personali causate da scivolamenti o inciampi e proteggendo le attrezzature dai danni causati dai liquidi sversati circoscrivendo l'area contaminata.

10.6 USO DEI MATERIALI ASSORBENTI

In caso di rilascio accidentale di sostanze liquide infiammabili e/o tossiche o di sostanze solide anch'esse pericolose, si dovranno seguire le seguenti raccomandazioni di esercizio:

- 1. indossare gli appositi dispostivi di protezione individuale;
- 2. circoscrivere lo spandimento mediante stracci o materiali filtranti, anche al fine di evitare contaminazioni ambientali;
- 3. assorbire la sostanza versata;
- 4. pulire adeguatamente le superfici interessate al rilascio;
- asportare il prodotto assorbito e verificare che le superfici non presentino della scivolosità residua;
- 6. stoccare adeguatamente e smaltire i prodotti utilizzati.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 41 di 45

11. TEORIA DEGLI INTERVENTI

In caso di movimentazione ed utilizzo di gas compressi e liquefatti infiammabili, liquidi infiammabili e materiale combustibile in genere, i metodi di intervento sono riportati nei paragrafi seguenti.

11.1 GAS COMPRESSI E LIQUEFATTI INFIAMMABILI

Adottando i particolari sistemi sperimentati in occasione delle prove a fuoco, i criteri da adottare per un intervento d'emergenza antincendio sono i seguenti:

- raffreddare i serbatoi e/o i contenitori nei quali i gas liquefatti sono contenuti per evitare il riscaldamento, sia dei gas liquefatti che delle pareti metalliche dei contenitori.
- non spegnere mai un rilascio incendiato.
 - Le conseguenze dell'accensione di una nuvola di gas (confinata o meno) sono sempre enormemente più pericolose e devastanti di un getto di gas liquefatto incendiato, che può sempre essere efficacemente contenuto e governato in modo da non provocare danni.
 - Infatti, le prove a fuoco effettuate hanno chiaramente mostrato che notevoli rilasci di gas liquefatti incendiati, se aggrediti con le lance Uni-45 a getto frazionato, si riducono a qualche sprazzo di fuoco all'interno del getto di acqua frazionato e, quel che più conta, lontano dal punto di rilascio e quindi dal serbatoio o dall'apparecchiatura da proteggere.
 - Ciò perché il ciclone di aria e acqua polverizzata, che la lancia a getto frazionato provoca, impedisce alla maggior parte del gas di partecipare alla combustione abbassando la temperatura al di sotto del "limite inferiore di esplosività" (L.I.E.).
- disperdere nell'atmosfera un eventuale rilascio di gas non incendiato, agendo con le lance a
 getto frazionato dal basso verso l'alto, in modo da portare la miscela aria/gas il più presto
 possibile, sotto il limite inferiore di infiammabilità.

11.2 LIQUIDI INFIAMMABILI

Si tratta in genere di oli minerali (classe B).

In caso d'incendio, sono tre i fattori essenziali, perché si verifichi e si mantenga la combustione e precisamente:

- Il combustibile
- Il comburente (ossigeno)
- Un certo livello di temperatura (calore d'innesco).

In linea di principio, l'estinzione del fuoco consiste nella limitazione di uno o più di questi fattori ed i metodi di estinzione possono essere perciò convenientemente classificati come segue:

- (11.2.1) Indebolimento o limitazione del combustibile
- (11.2.2) Soffocamento o limitazione dell'ossigeno
- (11.2.3.) Raffreddamento o limitazione della temperatura

In pratica i metodi di estinzione comprendono contemporaneamente più o uno di questi principi, anche se per semplicità conviene trattarli separatamente.





Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 42 di 45

11.2.1 Indebolimento

Consiste nel limitare o interrompere il flusso di combustibile che alimenta l'incendio.

11.2.2 Soffocamento

La combustione cessa se il contenuto di ossigeno dell'atmosfera, nelle immediate vicinanze del materiale in fiamme, può essere sufficientemente ridotto.

Ciò può essere convenientemente ottenuto con l'utilizzo di schiume generate da appositi estintori o da lance idriche miscelatrici.

Le schiume, che devono ricoprire il liquido con un manto persistente dello spessore di almeno 10 o 15 cm, agiscono con le seguenti azioni:

- separazione dell'ossigeno dell'aria dei liquidi combustibili su cui galleggiano
- raffreddamento dei liquidi combustibili per effetto dell'evaporazione dell'acqua
- diluizione dei vapori infiammabili sprigionati dai liquidi combustibili riscaldati all'incendio
 e riduzione dell'ossigeno dell'aria a causa del vapore acqueo sviluppato dalla vaporizzazione
 dell'acqua contenuta nella schiuma.

Un'efficace opera di soffocamento dell'incendio, si ottiene anche con l'uso delle polveri chimiche che, proiettate sul fuoco a mezzo di gas compressi, svolgono la loro azione di spegnimento con i seguenti effetti:

- soffocamento ottenuto sostituendo il comburente (ossigeno) con il gas inerte prodotto dalla polvere a contatto con il fuoco (solitamente anidride carbonica)
- raffreddamento dovuto alla proiezione nel fuoco delle polveri a temperatura ambiente e dalla reazione endotermica, con la quale le polveri, a contatto con il fuoco, sviluppano gas inerti
- inibizione ottenuta introducendo, nel sistema di reazione, alcuni prodotti in grado di reagire con i radicali ossidrilici, formando strutture molecolari stabili con conseguente rottura della catena di riduzione.

11.2.3 Raffreddamento

Questo effetto si ottiene anche con un getto di acqua frazionato indirizzato alla base dell'incendio. L'acqua vaporizzando sottrae al fuoco una grande quantità di calore; forma, inoltre, una considerevole atmosfera inerte, convertendosi in vapore ed aumentando il suo volume di circa 1700 volte.

L'opera di raffreddamento ottenuta con getti di acqua frazionata, più che portare allo spegnimento dell'incendio, serve per evitarne la propagazione, in attesa di un secondo, più specifico, intervento con schiume o polveri.

Negli interventi sui liquidi infiammabili si devono tenere, sempre presenti, le seguenti indicazioni:

- evitare di dirigere con violenza il getto del materiale estinguente, sul liquido incendiato, per
 evitare che lo stesso schizzi in altri punti, ampliando la zona dell'incendio. Il materiale
 estinguente va depositato il più dolcemente possibile sulla superficie del liquido incendiato.
- quando si interviene con getti di acqua frazionati su liquidi incendiati, all'interno di un bacino di contenimento, evitare di arrivare al riempimento del bacino, perché il liquido incendiato deborderebbe propagando l'incendio ad altre zone.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 43 di 45

11.3 MATERIALI COMBUSTIBILI

In caso d'incendio, provocato da materiale combustibile, è indispensabile intervenire con la massima celerità, con l'uso degli estintori presenti in prossimità dell'incendio o di idranti.

Ciò comporta il rapido raffreddamento della sostanza combustibile e, quindi, l'abbassamento repentino della temperatura. Altra procedura da adottare è quella di spostare, rapidamente, materiale adiacente a quello in combustione, al fine di non alimentare ulteriormente l'incendio.

N.B. In ogni tipo di intervento antincendio bisogna sempre:

- 1. evitare di intervenire con getti di schiuma o di acqua su apparecchiature elettriche in tensione, per evitare il pericolo di fulminazione;
- 2. intervenire sull'emergenza con la maggior rapidità possibile: ogni ritardo può comportare un'estensione dell'emergenza e maggiori difficoltà nell'intervento.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 44 di 45

12. VIE DI ESODO

Un requisito fondamentale per garantire la sicurezza di tutte le persone presenti è la disponibilità in caso di incendio e/o di evacuazione di vie di esodo, attraverso le quali a tutti sia consentito di raggiungere un luogo sicuro senza aiuto dall'esterno.

I percorsi e le uscite che fanno parte del sistema di vie d'esodo devono essere tenute sgombre in modo da poter essere utilizzate in ogni momento, senza impedimento e consentire di raggiungere, il più rapidamente possibile, un luogo sicuro.

Le porte interne, lungo le vie di esodo, devono essere sempre facilmente apribili. Le porte in corrispondenza delle uscite, apribili nel verso dell'esodo senza l'utilizzo di chiavi, devono essere tenute sgombre su entrambi i lati.

Tutti i percorsi di esodo sono evidenziati da apposita segnaletica conforme alle disposizioni vigenti, durevole e collocata in posizione appropriata a chiaramente visibile, anche tramite l'illuminazione di emergenza.

La segnaletica ad indicazione delle vie di esodo è tale da essere visibile anche in caso di guasto dell'impianto elettrico o mancanza dell'alimentazione elettrica.

13. SOSTITUZIONE PER ASSENZA

Il rapido e puntuale funzionamento del Piano di Emergenza ed Evacuazione è basato sull'addestramento del personale addetto all'emergenza e sull'oculata e pronta sostituzione negli incarichi in caso di assenza. Gli addetti dovranno esercitarsi, con periodicità programmata, ad attuare il presente PIANO DI EMERGENZA E DI EVACUAZIONE.

Le esercitazioni hanno periodicità almeno annuale e tendono a realizzare:

- la conoscenza dei sistemi e dei mezzi antincendio disponibili;
- l'intercambiabilità delle funzioni.

14. CONTATTI CON LE AUTORITA' E CON LA STAMPA

In caso di incendi gravi o particolari situazioni di emergenza, i rapporti con la stampa devono essere tenuti dal titolare dell'azienda o dal personale direttivo, cui solo compete la formulazione di comunicati e dichiarazioni.

15. CARTELLA D'EMERGENZA

La **cartella d'emergenza** è un raccoglitore che deve essere custodito a cura dell'addetto alle chiamate di emergenza e che include le schede di cui agli **Allegati n. 6 e 7**.

Al termine di qualsiasi emergenza, la scheda n°1 di cui all'**Allegato n. 6**, già compilata in ogni sua parte, va custodita nell'apposito fascicolo istituito per la tenuta del piano di emergenza, per la raccolta dei documenti inerenti le emergenze e le prove di evacuazione periodiche.



Rev. 8 – 20/04/2023 Pagina 45 di 45

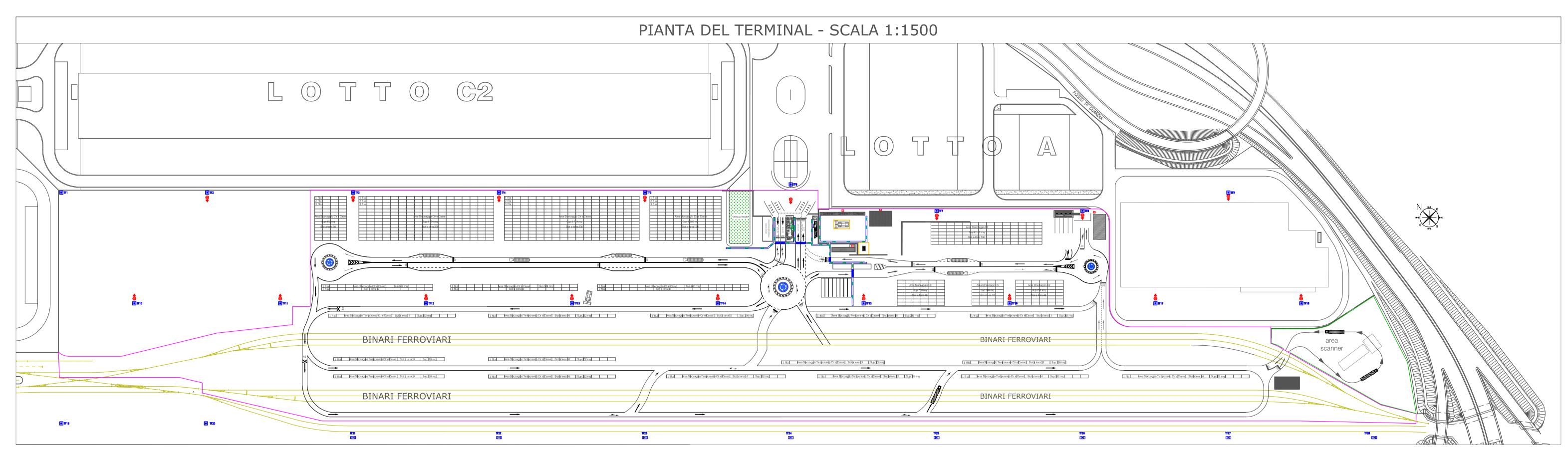
16. CONCLUSIONI

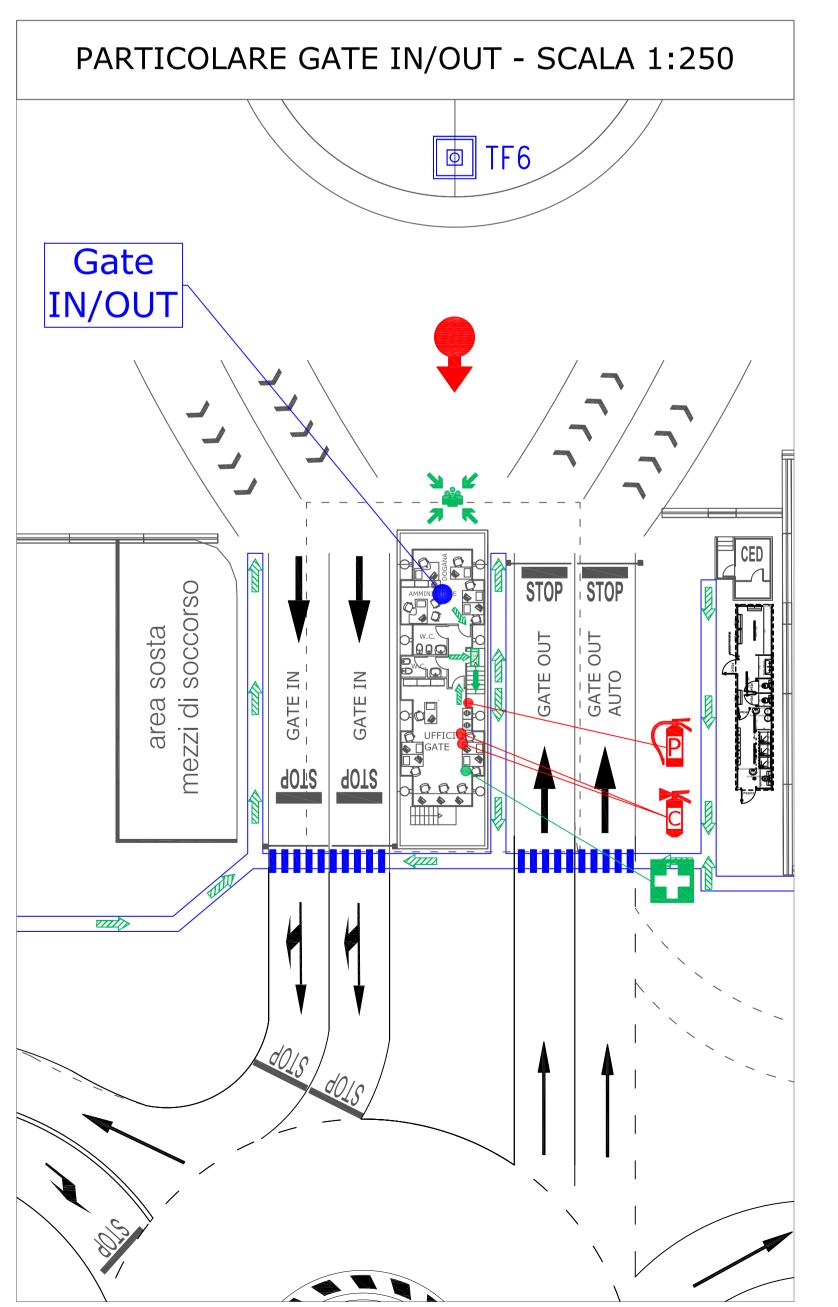
Il Piano di Emergenza e di Evacuazione aziendale deve essere aggiornato in occasione di ogni modifica che possa alterare le misure di prevenzione e protezione adottate, ovvero qualora intervengano delle variazioni sostanziali dell'attività, dei luoghi di lavoro o del lay-out, delle attrezzature e degli impianti, tali che possono influenzare le misure procedurali ed organizzative di sicurezza in esso stabilite e, comunque, rivalutato nella sua adeguatezza e rispondenza alle finalità almeno una volta all'anno, per verificare eventuale esigenza di revisione dello stesso. Detta attività di rivalutazione con cadenza annuale non deve necessariamente portare ad una revisione del documento PEE.

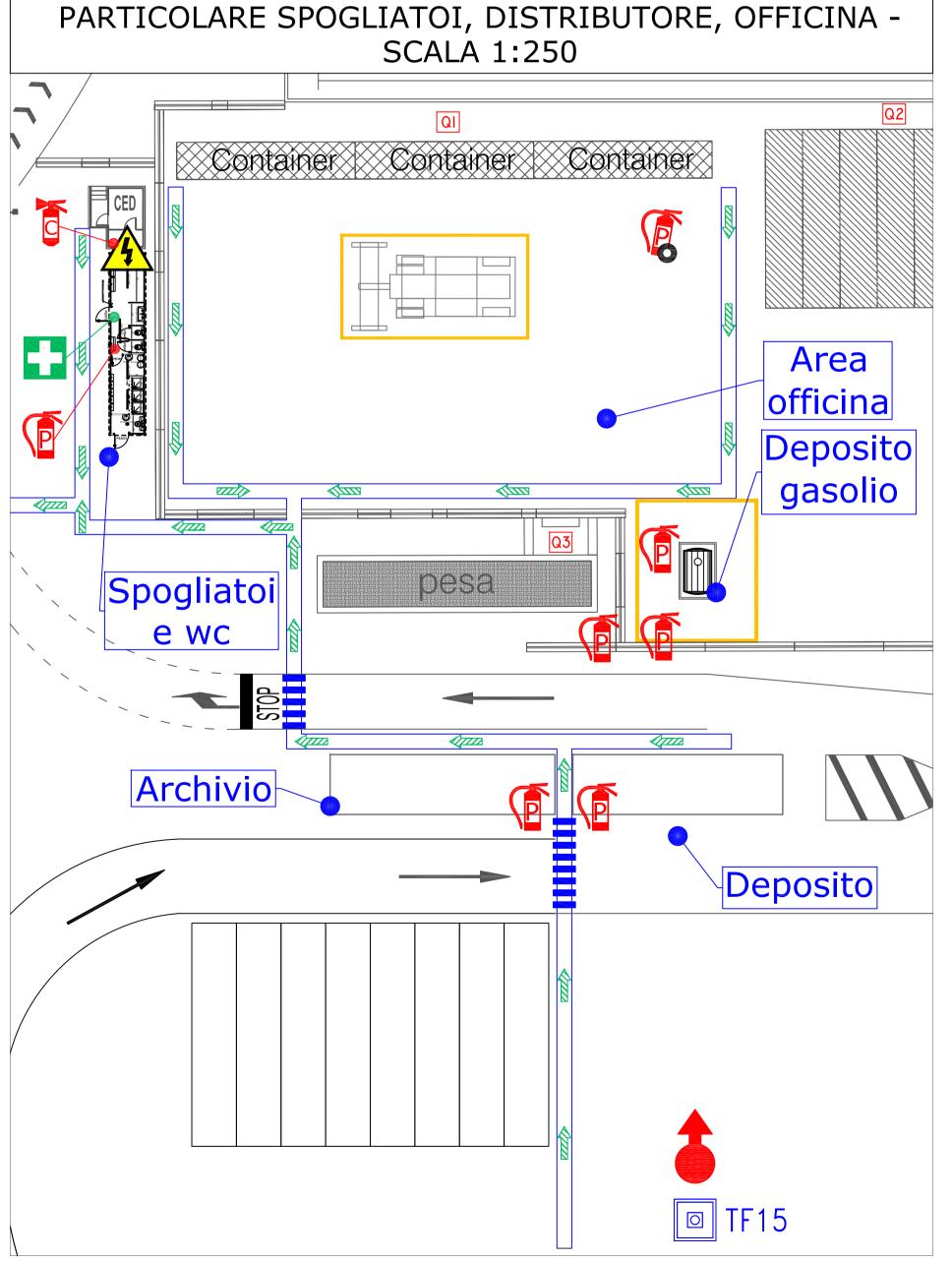
17. ALLEGATI

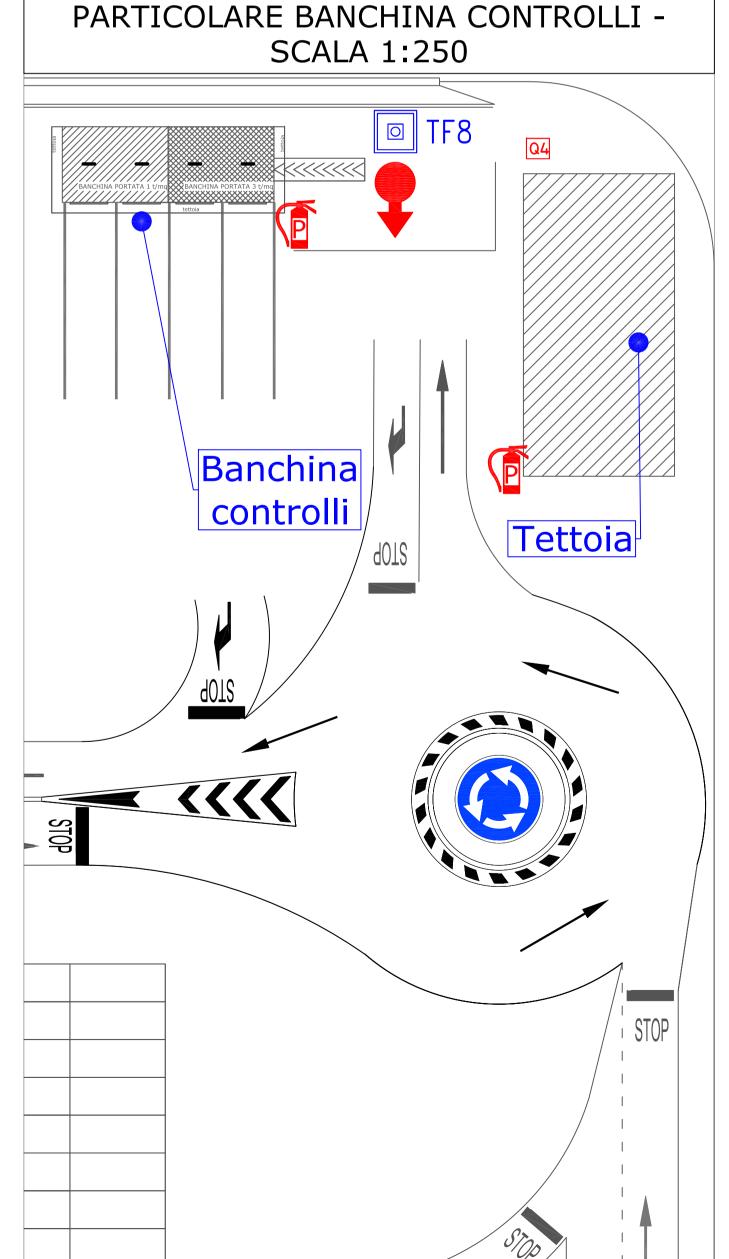
Costituiscono parte integrante del presente Piano di Emergenza ed Evacuazione i seguenti allegati:

\triangleright	Allegato n° 1:	PLANIMETRIA DI EMERGENZA
\triangleright	Allegato n° 2:	SEGNALETICA DI SICUREZZA
\triangleright	Allegato n° 3:	TIPOLOGIA DI ESTINTORI
\triangleright	ALLEGATO N° 4:	USO DELL'ESTINTORE
\triangleright	Allegato n° 5:	USO DELL'IDRANTE
\triangleright	Allegato n° 6:	SCHEDA N° 1: DATI DA COMPILARE IN CASO D'ALLARME
\triangleright	Allegato n° 7:	SCHEDA N° 2: NUMERI TELEFONICI DA CHIAMARE IN CASO DI EMERGENZA
\triangleright	Allegato n° 8:	TECNICHE DI TRASPORTO PER LA MOVIMENTAZIONE DI PERSONE CON
		DISABILITÀ MOTORIE
\triangleright	Allegato n° 9:	PROCEDURA ORGANIZZATIVA RFI REV. 0 DEL 20/01/2020.













Interporto di Nola - Lotto B -Terminal Intermodale 80035 - Nola (NA)

Progetto:

PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE

Descrizione:

Pianta generale del terminal con indicazione delle dotazioni di emergenza

Dis: MP	Rev: 08	Data: APR 202
F.to: A1	Uma: m	Scala: VARIE

ALL 01



CARTELLI DI DIVIETO



VIETATO FUMARE



VIETATO FUMARE O USARE FIAMME LIBERE



VIETATO AI PEDONI



DIVIETO DI SPEGNERE CON ACQUA



ACQUA NON POTABILE



NON TOCCARE



VIETATO AI CARRELLI DI MOVIMENTAZIONE



DIVIETO DI ACCESSO ALLE PERSONE NON AUTORIZZATE



CARTELLI DI AVVERTIMENTO



movimentazione



raggi laser



pericolo generico



materiale esplosivo



tensione elettrica pericolosa



caduta con dislivello



materiale infiammabile o alta temperatura (1)



rischio biologico



sostanze velenose



materiale comburente



campo magnetico intenso



sostanze corrosive



sostanze nocive o irritanti



bassa temperatura



pericolo di inciampo



radiazioni non ionizzanti



materiali radioattivi



carichi sospesi

(1) in assenza di un controllo specifico per alta temperatura



CARTELLI DI PRESCRIZIONE



PROTEZIONE **OBBLIGATORIA PER GLI OCCHI**



CASCO DI **PROTEZIONE** OBBLIGATORIO



PROTEZIONE **OBBLIGATORIA** DELL'UDITO



PROTEZIONE OBBLIGATORIA DELLE VIE RESPIRATORIE



PROTEZIONE OBBLIGATORIA DEL VISO



GUANTI DI PROTEZIONE OBBLIGATORIA



OBBLIGO GENERICO (CON EVENTUALE CARTELLO SUPPLEMENTARE)



CALZATURE DI SICUREZZA OBBLIGATORIE



PROTEZIONE INDIVIDUALE **OBBLIGATORIA CONTRO** LE CADUTE



PROTEZIONE OBBLIGATORIA DEL CORPO



PASSAGGIO OBBLIGATORIO PER I PEDONI

CARTELLI PER ATTREZZATURE ANTINCENDIO



LANCIA **ANTINCENDIO**



SCALA **ANTINCENDIO**



ESTINTORE



TELEFONO PER GLI INTERVENTI ANTINCENDIO









CARTELLI DI SALVATAGGIO



PRONTO SOCCORSO



BARELLE



DOCCIA DI SICUREZZA



TELEFONO DI SALVATAGGIO O **PRONTO SOCCORSO**



PERCORSO / USCITA DI **EMERGENZA**



LAVAGGIO DEGLI OCCHI













DIREZIONI DA SEGUIRE IN CASO DI INCENDIO



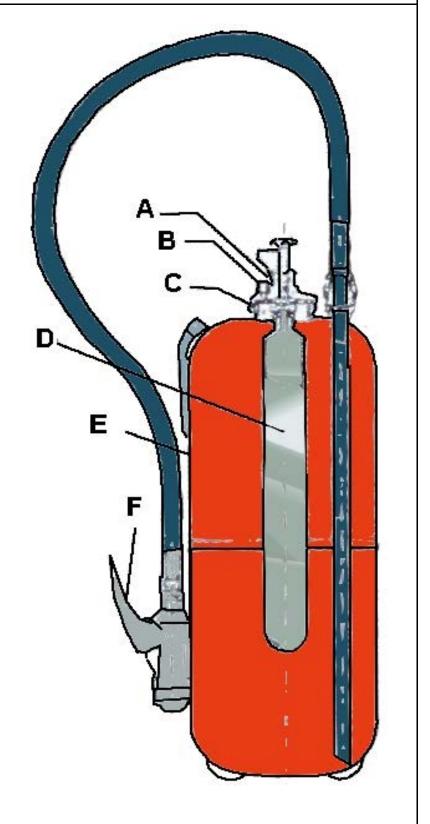
TIPOLOGIE DI ESTINTORI

ESTINTORE A POLVERE CHIMICA

- A Tappo otturatore
- B Valvola di sicurezza

Fori di sicurezza che
C - permettono lo smontaggio del tappo con l'involucro sotto pressione

- D Bombolina per CO2/Azoto
- E Involucro
- F Pistola di erogazione

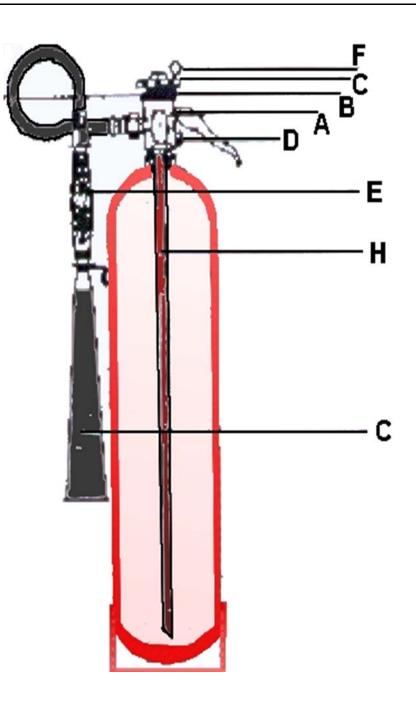




TIPOLOGIE DI ESTINTORI

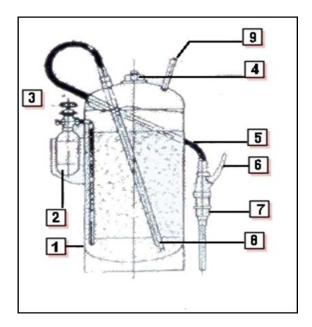
ESTINTORE A CO2

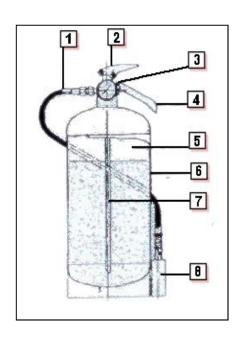
- A Valvola di erogazione
- B Manichetta flessibile
- C Cono d'erogazione
- D Valvola di sicurezza
- E Impugnatura
- F Fermo di sicurezza con catenella
- G Comando erogazione
- H Pescante





TIPOLOGIE DI ESTINTORI





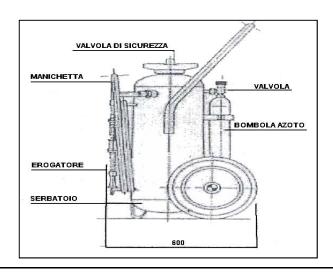
A PRESSURIZZAZIONE ESTERNA

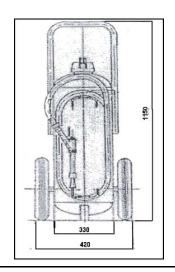
- 1 Involucro
- 2 Bomboletta di gas compresso
- 3 Volantino della bomboletta
- 4 Tappo per la ricarica
- 5 Manichetta a pressione
- 6 Leva di comando pistola
- 7 Pistola d'erogazione
- 8 Tubo pescante
- 9 Maniglia di presa

A PRESSURIZZAZIONE INTERNA

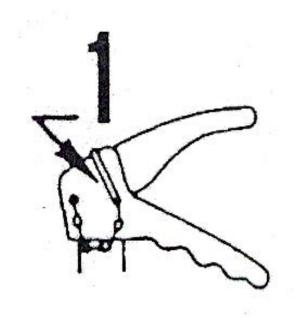
- 1 Manichetta
- 2 Leva di azionamento
- 3 Manometro
- 4 Maniglia di presa
- 5 Gas inerte
- 6 Involucro
- 7 Tubo pescante
- 8 Cono diffusore

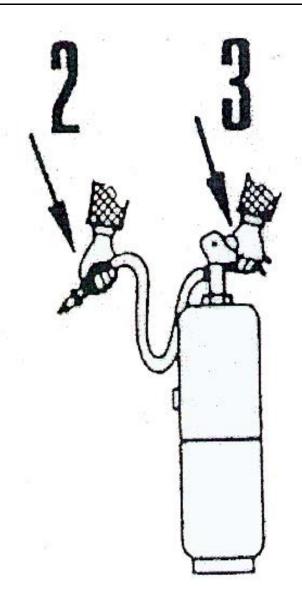
ESTINTORE CARRELATO A POLVERE A PRESSURIZZAZIONE ESTERNA DA 50 LITRI





USO DELL'ESTINTORE





1	TOCLIEDE LA CICLIDA
T	TOGLIERE LA SICURA

2 IMPUGNARE LA LANCIA

PREMERE LA LEVA DI COMANDO E DIRIGERE IL GETTO ALLA BASE DELLE FIAMME

USO DELL'ESTINTORE



 Fiamme e fumo rendono il fuoco difficile da spegnere, perciò bisogna porsi con il vento dietro le spalle e spegnere il fuoco dall'alto verso il basso.



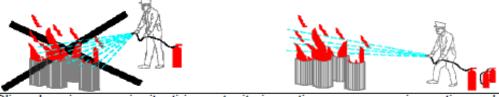
Non spruzzare l'estintore inutilmente ma sempre dall'alto verso il basso.



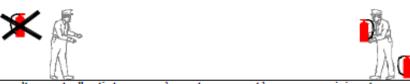
3) In un incendio di piccole dimensioni, non si deve vuotare completamente l'estintore ma bisogna spegnere il fuoco con spruzzi intervallati in modo da lasciare una rimanenza nell'estintore stesso per un'eventuale ripresa delle fiamme



 Un incendio di grande dimensione non va mai spento da soli, ma bisogna utilizzare più estintori, uno per volta, attaccando le fiamme contemporaneamente da più parti



 Olio e benzina accesi, situati in contenitori aperti, non vanno mai spenti usando l'estintore dall'alto, ma dirigendo in maniera morbida gli spruzzi in piano con la superficie dei contenitori



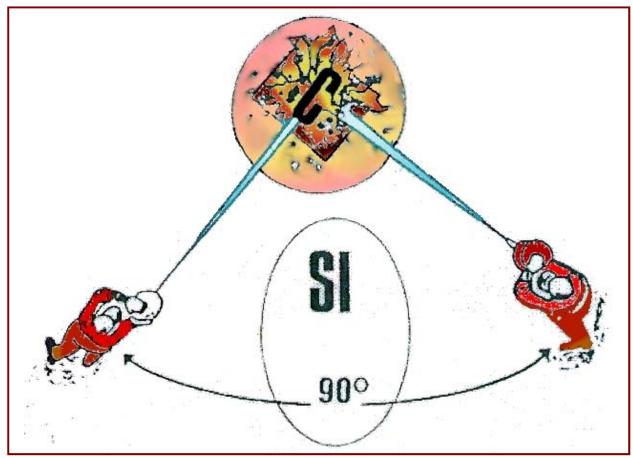
6) Una volta usato l'estintore, se è vuoto o a metà, non va mai riposto ma sempre sostituito con uno identico pieno.



USO DELL'ESTINTORE

POSIZIONE DI SPEGNIMENTO







USO DELL'IDRANTE

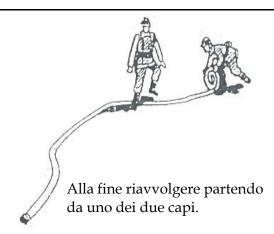


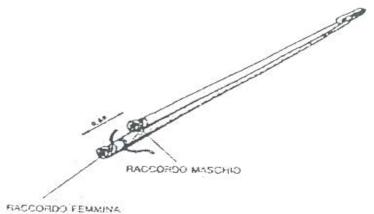


Prendere la manichetta dall'idrante e posizionarsi per lanciarla davanti a sè tenendo in mano i due estremi.









Prima di riavvolgere la manichetta metterla ad asciugare piegata in due su di una scala.

Riavvolgimento:

Piegare la manichetta in due parti. Mettere il raccordo femmina a 60 cm dal raccordo maschio e incominciare ad avvolgere dall'altra estremità.



Riposizionare la manichetta all'interno della cassetta da cui è stata prelevata.



Sezione A

Sezione B

SCHEDA N° 1

NUMERI DI TELEFONO PER LE EMERGENZE

ENTE	TIPO	N° TELEFONO
Vigili del Frago	Emergenza	115
Vigili del Fuoco	Distaccamento CIS/ Interporto	081 5108795
Pronto soccorso sanitario	Emergenza	118
Fronto soccorso sanitario	Presidio sanitario CIS	800172155
Coordinamento Interporto	Centralino	081 3115111
Coordinamento delle	Emorgonza	081 3115209
emergenze Interporto	Emergenza	348 2407880
Caposquadra vigilanza antincendio Inteporto	Emergenza	345 6991811
Regolatore della Circolazione ISC	Emergenza	313 88009458
Polizia di Stato	Emergenza	113
r onzia di Stato	Commissariato di Nola	081 5127211
Carabinieri	Emergenza	112
Carabillieff	Comando di Nola	081 5125714
Polizia Municipale	Comando di Nola	081 8231014

DATI DA COMPILARE IN CASO DI EMERGENZA

Dati da compilare per la chiamata di emergenza

Dati da compilare in caso di cessato allarme

Informazioni da trasmettere						
Ragione sociale dell'azienda:						
Indirizzo:						
Telefono:						
Descrizione dell'evento:						
Esatta ubicazione dell'evento:						
Tipo di materiale/sostanza coinvolta						
Persone in pericolo:						
Nome e cognome di chi telefona:						
Orario della chiamata:			Data:			

Nome e co	ognome di chi chiede il			
Chiamate cessato allarme:			Data:	
Firma				

PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE

ALLEGATO 7

SCHEDA N° 2

RIFERIMENTI AZIENDALI PER LE EMERGENZE

COORDINATORE DELLE EMERGENZE					
FUNZIONE	RECAPITO				
Coordinatore	GIANLUCA DEL PESCE				

SQUADRA ADDETTI ANTINCENDIO					
FUNZIONE	NOMINATIVO	RECAPITO			
Addetto	GIUSEPPE ESPOSITO				
Addetto	PIERLUIGI MAROTTA				
Addetto	DIEGO MARZILLO				
Addetto	ANTONIO PICCIRILLO				

SQUADRA ADDETTI PRIMO SOCCORSO					
FUNZIONE	NOMINATIVO	RECAPITO			
Addetto	ROSARIO CUOZZO				
Addetto	COSIMO RAIMO				
Addetto	DANILO RUGGIERO				

ADDETTO ALLA CHIAMATA DI EMERGENZA					
FUNZIONE	RECAPITO				
Addetto	GIANPAOLO PARASCANDOLO				

SICIS Srl - Via M. Gaudiosi, 6 - 84127 Salerno - Tel 0892751130 - Fax 0892751291



PUNTI DI PRESA PER IL TRASPORTO DI PERSONE CON DISABILITA' MOTORIE

PRESA CROCIATA



- posizionarsi alle spalle della persona da soccorrere;
- posizionare le braccia del paziente davanti al tronco, flettendogli i gomiti e incrociando gli avambracci;
- entrare con la mano sotto la scapola e proseguire fino ad arrivare all'avambraccio, che afferra in prossimità del gomito;
- tira verso l'alto l'intero complesso braccio-spalla della persona da soccorrere, sollevando in questo modo tutto il tronco dello stesso.

Qualora i soccorritori siano due, gli stessi si posizioneranno a fianco della persona a cui è diretto





PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE

TECNICHE DI TRASPORTO DI PERSONE CON DISABILITA' MOTORIE

TRASPORTO DA PARTE DI UNA PERSONA

E' necessario far collaborare il trasportato, invitandolo a porre il braccio attorno al collo del soccorritore, in modo da alleggerire il peso scaricato sulle braccia.





TRASPORTO CON DUE PERSONE





- due operatori si pongono a fianco della persona da trasportare, ne afferrano le braccia e le avvolgono attorno alle loro spalle;
- afferrano l'avambraccio del partner, uniscono le braccia sotto le ginocchia della persona da soccorrere ed uno afferra il polso del partner;
- entrambe le persone devono piegarsi verso l'interno vicino al trasportato e sollevarlo coordinando tra loro le azioni di sollevamento in modo da non far gravare in modo asimmetrico il carico su uno dei soccorritori;
- dopo aver sollevato la persona da soccorrere e cominciato il movimento di trasporto è necessario effettuare una leggera pressione sulla parte superiore del corpo del trasportato in modo che lo stesso si mantenga il più verticale possibile sgravando, in tal modo, parte del peso dalle braccia dei soccorritori.



TECNICHE DI TRASPORTO DI PERSONE CON DISABILITA' MOTORIE

TRASPORTO A DUE IN PERORSI STRETTI



Il soccorritore posteriore avrà attuato una presa crociata, mentre quello anteriore sosterrà la persona tra il ginocchio ed i glutei

TRASPORTO A STRISCIAMENTO



Il soccorritore posteriore avrà attuato una presa crociata, mentre quello anteriore sosterrà la persona tra il ginocchio ed i glutei

ASSISTENZA DI UNA PERSONA SU SEDIA A ROTELLE PER SCENDERE LE SCALE



- Il soccorritore deve porsi dietro la carrozzella ed afferrare le due impugnature di spinta, dovrà quindi piegare la sedia a ruote stessa all'indietro di circa 45° fino a bilanciarla e cominciare a scendere guardando in avanti.
- Il soccorritore si porrà un gradino più in alto della sedia, tenendo basso il proprio centro di gravità e lasciando scendere le ruote posteriori gradualmente da un gradino all'altro, tenendo sempre la sedia leggermente piegata all'indietro.





Direzione Circolazione Circolazione Area Napoli Unità Circolazione Salerno

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 21/1/2020
RFI-DCI.CANA\A0011\P\2020\00000075

PROCEDURE ORGANIZZATIVE

SCALO MERCI TERMINALE RACCORDATO DI NOLA INTERPORTO

Rev.	Descrizione modifica	Data approvazione	Data entrata in vigore	Redutto	Verificates tesnica	Approvato Verifica di sistema	Approvato
6	Епаваюте	17/91/2020	20701, 2020	RSM C/RGC	HSP11 19 Interner	11565 5	۵ ۱۹۲ ۵ کام راه کامی

INDICE

PARTE :	I – GENERALITA'	4
T.1	Premessa	4
1.2	Scopo e campo di applicazione	4
I.3	Documentazione di riferimento	5
I.4	Documentazione cortelata	
I.5	Definizioni	
1.6	Abbteviazioni	
CAPITO	LO II - CARATTERISTICHE DELLO SCALO MERCI TERMINALE	
II.1	Descrizione del sito	
II.2	Classificazione del livello di rischio incendio	9
II.3	Ingressi e vie di esodo	9
11.4	Sistemi di rilevazione e rivelazione	9
11.5	Presidi di estinzione incendio	9
11.6	Illuminazione di emergenza	10
I1.7	Presidi di primo soccorso	10
8.11	Ulteriori attrezzature e presidi da utilizzarsi in caso di emergenza	PM
II.9	Sentieri sicuri ed intervie	10
CAPITO	LO III - SCENARI INCIDENTALI	13
III.1	Identificazione dei pericoli significativi azioni di minimizzazione del rischio	13
f11,2	Tipologia degli scenari incidentali	13
CAPITO	LO IV - MODALITA' DI GESTIONE DELL'EMERGENZA	14
fV.1	Livelli di allarme	1
IV.2	Organizzazione e gestione dell'emergenza	15
IV.3	Posto di Comando Operativo	10
	Comunicazione	
	LO V - PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE	4-

	LO VI - STRUMENTI ED ATTIVITA' DI SUPPORTO ALLE PROCEDURE IZZATIVE	
	Software INFOMP	
VI.2	Edizione vigente del RID	22
VI.3	Formazione informazione ed addestramento del personale	22
VI.4	Escreitazione periodica di emergenza	22
VI.5	Revisione	23
VI.6	Distribuzione	23
ALLEGA	ΔΤΙ	. 24
AGGIOR	NAMENTI	25

Capitolo I - Generalità

I.1 Premessa

La presente Procedura Organizzativa è stata redatta nel rispetto della Linea Guida di III Livello RFI LG 05 1 1 Processo di Gestione delle Emergenze e di quanto previsto dal DM 20/10/98 come richiesto dalla Linea Guida di III livello DCI LG 01 1 0 - Processo di gestione delle Emergenze.

Tale PO, redatta a cura del RSMT/RUC Salerno, contiene le misure di prevenzione e risposta alle emergenze che potrebbero verificarsi presso lo scalo merci terminale raccordato di Nola Interporto pianificate in funzione degli scenari incidentali individuati, dal numero di persone normalmente presenti e delle caratteristiche degli ambienti in cui si possono verificare le emergenze.

La LdS di Nola Interporto è abilitata e presenziata h24 da RdC (Dirigente Movimento) appositamente formato ed informato sulle procedure e sulle misure poste in essere per la gestione dell'emergenza.

I.2 Scopo e campo di applicazione

Il presente documento è finalizzato ad individuare, ai sensi del RID in vigore, le disposizioni tecnicoorganizzative volte a garantire il rispetto della programmazione e dei tempi stabiliti per la gestione delle emergenze.

Le presenti PO riguardano la LdS di Nola Interporto.

Tra gli obiettivi delle PO vi sono:

- La salvaguardia delle persone presenti nello scalo;
- La limitazione delle soste tecniche nell'ambito di quelle programmate e che devono esser comunque limitate ai tempi tecnici strettamente necessari alle operazioni da effettuare;
- Riportare i provvedimenti da adottare in caso di ritardo dei treni in partenza (eventuale impossibilità di terminalizzazione) ed in caso di ritardo dei treni in partenza (eventuale prolungamento delle soste del materiale già approntato);
- Contenere l'evento stesso.

I.3 Documentazione di riferimento

La PO di Nola Interporto è stata claborata e sarà aggiornata in riferimento a quanto previsto da:

- DM 10/03/98
- Documento di I livello Manuale di RFI
- Documento di II Livello RFI LG 05 "Processo di gestione delle emergenze" e documentazione di riferimento ivi riportata
- Documento gestionale di III Livello DPR LG 02 "Linee guida per la redazione dei Piani d'emergenza"
- Documento gestionale di III Livello DPR LG 03 "Linee guida per la redazione dei Piani d'emergenza interni"
- DMA 20/10/1998
- DE 03/2010
- DE 02/2017
- RID edizione 2019
- NOTA DCE-DPR 05/07/2010
- MOGARIE DTP Napoli edizione 10/09/2018 rev.0
- PGE Interporto Campano

I.4 Documentazione correlata

I documenti correlati alla Procedura Organizzativa che potrebbero esser influenzati da eventuali modifiche o revisioni della stessa risultano esser i seguenti:

- M47/M365 di Nola Interporto
- RdS/M365 di Nola Interporto

I.5 Definizioni

I termini impiegati in tale documento sono di uso comune o, comunque, già definiti dalla legislazione vigente o contemplati nella documentazione SIGS.

I.6 Abbreviazioni

Di seguito, si riporta tabella contenente l'elenco delle abbreviazioni utilizzate nel PEI di Nola Interporto:

Abbreviazione	Forma estesa		
ANSF	Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria		
D, Lgs	Decreto I.egislativo		
DCCM ·	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento		
DCO	Dirigente Centrale Operativo		
DE	Disposizione di esercizio		
DM	Decreto Ministeriale		
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica		
DPI	Dispositivi Protezione Individuali		
DTP	Direzione Territoriale Produzione		
IF	Impresa Ferroviaria		
LDC	Linea di contatto		
LDD	Lista di Distribuzione		
LdS	Località di servizio		
MAS	Manuale Annunci Sonori		
MOGARIE	Manuale Operativo per la Gestione delle Anormalità Rilevanti e degl Incidenti di Esercizio		
MP	Merci Pericolose		
PCO	Posto di Comando Operativo		
PEI	Piano di Emergenza Interno		
PGE	Piano sulla Gestione delle Emergenze		
PGOS	Prefazione Generale Orario di Servizio		
POLFER	Polizia Ferroviaria		
RCA	Responsabile Circolazione Area		
RdC	Regolatore della Circolazione		
RFI	Rete Ferroviaria Italiana		
RID	Regolamento concernente il trasporto ferroviario internazionale delle merci pericolose		
RUC	Responsabile Unità Circolazione		
SCC	Sistema Comando e Controllo		
SIGS	Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione de treni e dell'Esercizio Ferroviario		
SMT	Scalo Merci Terminale		
TIN	Terminal Interporto Nola		
UC	Unità Circolazione		
UTI	Unità di trasporto		
VVF	Vigili del Fuoco		

Capitolo II - Caratteristiche del sito/luogo di lavoro

II.1 Descrizione del sito e delle attività svolte

La LdS di Nola Interporto è definita, ai sensi del D.M. 20/10/1998, scalo merci terminale raccordato ed è posta sul tratto di Linea Cancello – Benevento (cui FL 128) gestita da DCO/SCC con Posto Centrale ubicato a Napoli.

L'impianto si trova all'interno dell'Interporto Campano, sito in Via Boscofangone, lotto O - (80035) - Nola – (NA). La precisa ubicazione geografica del sito e la relativa estensione geografica sono desumibili dalla cartina topografica allegata alla presente PO (Allegato 4.5).

Tale LdS è abilitata e presenziata h24 da RdC formato ed istruito per la gestione di eventuali emergenze.

Il binario per ricevimento/partenza treni aventi in composizione merci pericolose è il binario VI cui lunghezza pari a 768 m.

Sul VI binario di Nola, la permanenza dei treni con MP dovrà esser ridotta ai tempi strettamente necessari per lo spostamento degli stessi, ovvero per la partenza dalla stazione (sosta tecnica o manovra per successiva terminalizzazione per carico/scarico).

Il VI binario è sito lungo la recinsione dello scalo e consente, in caso di necessità, l'intervento dei VVFF.

Il raccordo che terminalizza le merci pericolose, allacciato nell'ambito della stazione di Nola Interporto, è il raccordo **TIN** (Terminal Intermodale Nola), collegato alla stazione mediante la comunicazione n. 15a/15b.

Gli orari di apertura e di chiusura dello stabilimento raccordato con l'impianto ferroviario, in accordo con le IF e la ditta speditrice/destinataria, sono dalle ore 08.00 alle ore 18.00 dal lunedì al venerdì.

La località di servizio è scalo terminale di merci pericolose. In caso di emergenza, il RdC dovrà attivare tutte le misure occorrenti informando il Responsabile Unità Circolazione ed il Coordinatore Movimento, fornendo tutte le notizie utili.

L'elenco delle merci pericolose terminalizzate con relativi cod. ONU, cod. di pericolo ed i relativi quantitativi massimi previsti è inserito nella raccolta degli allegati al presente documento (Allegato. 06).

Alla località di servizio di Nola Interporto sono collegati:

- Terminal Intermodale Nola TIN
- Impianto Manutentivo Alstom

È presente, inoltre, un Impianto Manutentivo ISC.

La LdS di Nola Interporto rientra nello scenario 3 ai sensi della tabella 1 "Scenari di organizzazione del servizio delle manovre" dell'ISM. Le manovre sono svolte in "autoproduzione" e l'IF operante presso l'impianto è "Interporto Servizi Cargo S.p.A.".

Il Responsabile di scalo dell'IF "Interporto Servizi Cargo S.p.A" è il Signor Nannurelli Massimiliano. La nomina è inserita nella raccolta degli Allegati a tale PO (Allegato 4.7).

Nella LdS di Nola Interporto, ricadente nell'applicazione del DM 20/10/1998, RFI regolamenta la permanenza dei veicoli di MP limitandola ai tempi tecnici necessari e tenendo conto sia dell'impegno ricettivo del destinatario, che del servizio di terminalizzazione/smistamento, nonché dei periodi di chiusura degli impianti del destinatario come riportato nella Direttiva ANSF nº 1/2010.

Secondo la nota DCE-DPR del 05/07/2010 si ritiene che debbano esser rispettati il più possibile i tempi programmati per l'approntamento e la terminalizzazione dei treni con MP. In caso di prolungamento, sempre secondo la suddetta nota, occorre informare il Centro Compartimentale Polfer territorialmente competente ed al relativo Referente Territoriale di Protezione Aziendale. Ad integrazione di quanto sopra, nei casi specifici di soste tecniche oltre il periodo programmato di treni trasportanti GPL (cod ONU 1925, cod. per. 23), il personale RFI dovrà tempestivamente fornire avviso di preallarme ai VVF per lo svolgimento delle attività di competenza ritenute necessarie.

Come sancito nell'Art.132 della PGOS, il personale addetto alla formazione deve comunicare per iscritto agli agenti designati di RFI (RdC) se nel trasporto siano previste una o più delle seguenti tipologie di merci:

- a) Esplosivi (classe 1 del RID)
- b) Gas liquefatti refrigerati (classe 2 del RID)
- c) Materie radioattive fissili (classe 7 del RID)

Il RdC deve estendere l'avviso con dispaccio a tutte le stazioni interessate, secondo le modalità previste dalla normativa vigente, nel caso della presenza di una delle tre suddette tipologie di merce.

Come da Nota DTC 1443 DEL 02/05/2013, per agevolare la movimentazione dei convogli fra i binari dell'IFN degli SMT e gli stabilimenti è consentito, in ragione della lunghezza dei convogli stessi e/o della capacità di ricevimento dei binari raccordati, effettuare le operazioni di introduzione e/o estrazione in più fasi, senza che lo scalo venga considerato di smistamento.

Misure da adottare in caso di sosta oltre il periodo programmato

Qualora la "sosta tecnica" si protragga oltre il tempo previsto dal M 53 Manovre Integrato, essa è da considerarsi "sosta oltre il periodo programmato". In tal caso, il DM dovrà darne tempestiva comunicazione al DCCM di Napoli con dispaccio, comunicando la natura delle merci.

Il M53 integrato è inserito nella raccolta degli Allegati a tale documento (Allegato 4.1).

A titolo di esempio, si riportano i seguenti casi di sosta non programmata:

- Soppressione treno, atto partenza;
- Ritardo nella presentazione in servizio del Personale dell'IF;
- Richiesta di locomotiva di soccorso;
- Interruzione accidentale della linea.

Qualora la sosta tecnica si protragga oltre i tempi previsti come da M53 Integrato inscrito nella Raccolta

Qualora la sosta superi i tempi previsti, il RdC deve preferibilmente provvedere per il ricovero del materiale sui binari del TIN. Nel caso in cui ciò fosse impossibile, REI concorda con l'HE la nuova programmazione dei carri contenenti merci pericolose, al fine di minimizzare i tempi di sosta nello scalo.

In allegato a tale PO, inoltre, si riporta l'accordo stipulato tra impresa ferroviaria e ditta speditrice/destinataria (Allegato 5).

II.2 Classificazione del livello di rischio incendio

La LdS di Nola Interporto, attenendosi al D.M. 10/03/1998 e dalla valutazione delle sostanze presenti, delle condizioni locali e di esercizio dell'attività svolta, in considerazione dell'affoliamento degli ambienti e dello stato dei luoghi, risulta inquadrata nel livello medio di rischio incendio.

II.3 Ingressi e vie di esodo

L'impianto è completamente all'aperto. Ad esso si accede attraverso la strada privata, a doppia carreggiata, che si dirama da Via Boscofangone e che fiancheggia il VI binario. Il varco di accesso con doppia sbarra di accesso e di uscita, è permanentemente presenziato da apposito personale.

Le vie di fuga coincidono con quelle di ordinaria circolazione pedonale e sono evidenziate nella planimetria nella raccolta degli allegati alla PO (Allegato 4.6).

II.4 Sistemi di rilevazione e rivelazione

Presso la LdS di Nola Interporto non sono presenti impianti di rilevazione automatica d'incendio né altri tipi di rilevatori.

Nell'UM di Nola Interporto è disponibile un impianto di diffusione sonora per l'erogazione degli annunci su tutta l'area dell'impianto, utilizzabile in caso di emergenza, per l'allertamento di quanti presenti nell'area. Tale dispositivo è azionabile manualmente e consente l'erogazione di annunci vocali provenienti da microfono posto sul banco ACEI nell'UM.

II.5 Presidi di estinzione incendio

All'interno dell'Ufficio Movimento sono collocati 3 estintori 6 kg a polvere con capacità estinguente 34A, 233 BC.

La verifica ed il controllo periodico degli idranti e della funzionalità della stazione di pompaggio sono effettuati, con cadenza semestrale, da una Ditta, appositamente incaricata. I controlli effettuati sono attestati dalla data e dall'esito della verifica, riportate sulle etichette apposte sui mezzi di estinzione d'incendio.

La collocazione di tali presidi è evidenziata nella Planimetria esposta nell'Ufficio Movimento.

I nominati degli agenti formati ed addestrati all'utilizzo dei presidi antincendio sono riportati in allegato a tale documento (Allegato 2).

II.6 Illuminazione di emergenza

L'illuminazione d'emergenza è assicurata mediante torre faro.

II.7 Presidi di Primo Soccorso

Secondo la legislazione vigente, presso l'U.M. di Nola Interporto, è posta regolamentare cassetta di primo soccorso conforme al D.M. 388/03. La posizione di tale presidio è evidenziata nella Planimetria esposta all'interno dell'Ufficio Movimento.

L'Ospedale più vicino è l'Ospedale Civile di Nola S. Maria della Pietà, circa a 7 km dallo scalo.

I nominati degli agenti formati ed addestrati al primo soccorso sono riportati in allegato a tale documento (Allegato 2).

II.8 Ulteriori attrezzature e presidi da utilizzarsi in caso di emergenza PM

II.9 Sentieri sicuri ed Intervie

I sentieri sicuri e le intervie sono evidenziati nella planimetria in allegato a tale documento (Allegato 04).

Per permettere al personale di raggiungere in sicurezza determinati posti o aree di servizio ubicate sul piazzale, esistono dei sentieri pedonali individuati quali "itinerari preferenziali"; mentre, per consentire di operare in sicurezza, sono riportate le misure degli spazi esistenti fra due binari attigui definite "Intervie" e le modalità per potervi accedere. Le intervie ed i sentieri sicuri sono consultabili in allegato a tale PO (Allegato 4.4).

Intervie L. 191/1974 – DPR 469/1979

La planimetria nella quale sono individuati, a norma dell'art. 8 della L. 191/1974 e dell'art. 6 del DPR 469/1979 è anche esposta in Ufficio Movimento ed individua:

- gli itinerari per consentire al personale di scrvizio di spostarsi con sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili;
- la classificazione delle intervie con relativa colorazione.

Ad ogni buon fine sono riportate di seguito le norme di comportamento per l'utilizzazione dei singoli tipi d'intervia:

- -TIPO "A" (larghezza maggiore o uguale a 3165 mm): l'intervia può essere utilizzata, da parte degli operatori, nonostante che sui binari adiacenti si svolgano movimenti contemporanei (indentificata con il colore VERDE).
- -TIPO "B" (larghezza compresa tra 2465 mm e 3164 mm): l'intervia può essere utilizzata, da parte degli operatori, a condizione che i movimenti si svolgano su uno solo dei binari adiacenti rispettando la velocità di 30 km/h (indentificata con il colore).
- -TIPO "C" (latghezza minore di 2465 mm): l'intervia può essere utilizzata, da parte degli operatori, a condizione che nessun movimento si svolga sui due binari adiacenti (indentificata con il colore ROSSO).

"Nei piazzali d'ogni impianto ferroviario, quando due binari adiacenti sono impegnati da vetcoli ferroviari in manovra, la zona dell'intervia può essere accessibile al personale di servizio solo se rimane disponibile, rispetto alla sagoma limite dei due binari, uno spazio libero di almeno cm. 70 e purché lo spostamento dei veicoli in manovra preventivamente annunciato al personale in servizio - avvenga su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30 Km/h. Tali limitazioni non sono necessarie se lo spazio libero fra le due sagome limite risulta non inferiore a m. 1.40".

In conseguenza della suddetta normativa, è stata disposta una precisa classificazione delle intervie con i conseguenti comportamenti del personale interessato. In particolare per agevolare il lavoro del personale che opera sul piazzale è stata disposta un'apposita procedura come sotto riportata.

Il personale di manovra o delle IF che si reca ad effettuare una attività sul piazzale (spunta materiale, prova freno, immobilizzazione materiale) dovrà percorrere sempre l'intervia più larga.

Nel caso si debba percorrere un'intervia di tipo "B" o "C", dovrà aver richiesto e ricevuto nulla osta iscritto dal Regolatore della Circolazione.

Nel caso si debba percorrere un'intervia di tipo "B", il personale dovrà sempre ritenere autorizzati i movimenti di manovra sul binario attiguo a quello interessato. Tali movimenti avverranno sempre a una velocità non superiore a 30 km/h. Dunque, a prescindere dalle specifiche disposizioni regolanti la materia, vale in ogni caso la seguente norma generale:

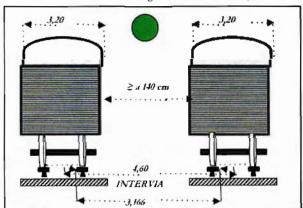
"Tutto il personale che impegni un'intervia di tipo "B" con un binario adiacente occupato da rotabili, deve tenere sempre presente la possibilità di movimenti di treni o manovre sul binario attiguo e quindi è tenuto ad adottare tutte le cautele di prevenzione a salvaguardia della propria incolumità".

Nel caso si debba percorrere un'intervia di tipo "C", dovrà aver richiesto e ricevuto nulla osta iscritto dal Regolatore della Circolazione dell'impianto interessato.

Lo svolgimento delle attività di competenza delle due parti potranno essere svolte solo ed esclusivamente dopo la formale consegna del materiale in arrivo o partenza.

INTERVIA TIPO "A" (colore verde)

Larghezza intervia uguale o superiore a metri 3,165. Franco minimo tra sagome veicoli metri 1,40

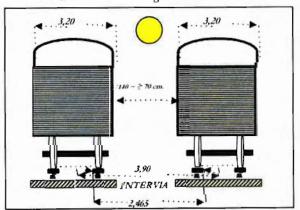


Con intervia IMPEGNATA da Operatori.

Consentita CONTEMPORANEITÀ
MOVIMENTI DI CIRCOLAZIONE (treni o
manovre) sui binari adiacenti l'intervia.

INTERVIA TIPO "B" (colore giallo)

Larghezza intervia compresa tra metri 2,465 c metri 3,164. Franco minimo tra sagome veicoli cm. 70

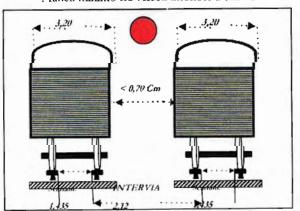


Con intervia IMPEGNATA da Operatori.

È consentito qualunque movimento di treni o manovre su UNO SOLO dei binari ADIACENTI l'intervia, purché a <u>VELOCITÀ NON SUPERIORE A 30Km/h.</u>

INTERVIA TIPO "C" (colore rosso)

Larghezza intervia compresa tra metri 2,12 e metri 2,464 Franco minimo fra veicoli inferiore a cm. 70



Con intervia IMPEGNATA da Operatori.

Non è consenuto alcun movimento di treni o manovra su entrambi i binari adiacenti l'intervia

Capitolo III - Scenari incidentali

Nella seguente definizione degli scenari incidentali sono considerate le merci pericolose presenti nello scalo, le loro potenziali quantità, la loro ubicazione all'interno dello scalo e il loro potenziale impatto sulle persone e sull'ambiente.

In caso di sversamento o dispersione di sostanze pericolose, bisogna avvisare tempestivamente le autorità istituzionali competenti del territorio preposte alla tutela ambientale.

III.1 Identificazione dei pericoli significativi – azioni di minimizzazione del rischio

Di seguito si riportano le possibili tipologie di emergenza in cui si potrebbe incorrere nella LdS di Nola Interporto:

- -incidenti;
- -inconveniente;
- -anormalità;
- -incidenti (compresi incendi esterni all'assetferroviario che possono avere incidenza sugli stessi);
- -emergenze connesse alla movimentazione e/o trasporto delle merci pericolose (comprese le soste prolungate);
- -emergenze naturali (terremoti, allagamenti, frane, fenomeni metereologici significativi,...);
- -emergenze connesse con il rinvenimento di ordigni esplosivi;
- -emergenze connesse con i guasti agli impianti tecnologici dei fabbricati (fughe di gas, black out elettrico,...);
- -emergenze sanitarie;
- -emergenze ambientali (che interessano le matrici ambientali quali acqua, aria e suolo, come sversamenti, ...)
- -emergenze collegate alla pubblica sicurezza.

III.2 Tipologia degli scenari incidentali

Ai fini dell'individuazione e della quantificazione dei provvedimenti impiantistici e gestionali previsti dagli allegati 2 e 3 del DMA 20/10/1998, tramite anche il contributo delle strutture specialistiche di giurisdizione e di coordinamento del Responsabili di Scalo delle II² che effettuano la terminalizzazione, il Responsabile di Scalo di RFI ipotizza e predispone i seguenti scenari incidentali riferiti alle tipologie di merce pericolosa coinvolta ed alle attività lavorative connesse. Per l'individuazione di tali scenari si è anche attinto ad analisi di dati storici presenti nelle banche dati.

Le sorgenti di pericolo sono:

- Deragliamenti e collisioni durante le operazioni di manovra dei carri;
- Deragliamento o collisione del treno in arrivo o in partenza;
- Collisioni durante la movimentazione delle UTI;
- Perdita di prodotto dagli organi di chiusura e di tenuta degli imballaggi o dalle cisterne

I rischi principali in cui si può intercorrere sono:

- Rilascio di liquidi tossici e/o infiammabili;
- Emissione di gas tossici e/o infiammabili;
- Incendio;
- Esplosione.

Capitolo IV - Modalità di Gestione dell'Emergenza

IV.1 Livelli di allarme

Ai fini della gestione dell'emergenza, si distingue una fase di preallarme e due livelli di allarme, come di seguito indicato, sulla base del luogo di lavoro e del potenziale scenario incidentale:

- Preallarme (per limitare i falsi allarmi);
- Allarme di I livello;
- Allarme di II livello.

In caso di preallarme occorre controllare l'attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, avviate la fase di allarme corrispondente. In caso di falso allarme, occorre la compilazione di un apposito rapporto da redigere anche in base agli esiti di sopralluoghi ritenuti opportuni.

Si definisce allarme di I livello, un allarme che interessa apparecchiature e/o un'area limitata della LdS/luogo di lavoro; quando non è in pericolo l'incolumità delle persone e non vi soggettivazione per la circolazione dei treni, quando non vi è pericolo per l'ambiente esterno e gli addetti alla gestione delle emergenze possono risolvere l'emergenza senza il ricorso ad Enti esterni.

Si definisce allarme di II livello, un'emergenza tale da mettere in pericolo l'incolumità delle persone e che compromette la circolazione dei treni, quando interessa più aree dell'impianto e tende a estendersi verso l'esterno. Un allarme di II livello richiede l'intervento dei servizi di soccorso pubblico e potrebbe richiedere l'evacuazione della LdS o luogo di lavoro. Quando non è possibile risolvere un allarme di I livello, si rientra in un'emergenza di II livello.

Se trattasi di emergenza estesa (di II livello), che richiede l'intervento di esterni quali i VVF con personale e mezzi, è necessario che ciò avvenga in assenza di circolazione ferroviaria.

Al termine dell'emergenza, in tutti i casi sopraelencati, occorre adoperarsi per il ripristino delle normali attività.

IV.2 Organizzazione nella gestione dell'emergenza

Chiunque accerti o comunichi all'Attivatore una situazione di emergenza è definito "Segnalatore dell'emergenza". Colui il quale accerta la presenza di inconvenienti derivanti da calamità naturali, da nubi tossiche, da fughe di gas, da presenza di ordigni, ovvero rilevi la fuoriuscita di una qualsiasi sostanza da ferro cisteme o da carri, un'alterazione del normale assetto di viaggio di uno di tali veicoli in movimento o in sosta, la presenza di un incendio nel piazzale, al materiale rotabile, ai fabbricati, ai depositi, oppure venga a conoscenza di situazioni di pericolo non derivanti dall'esercizio ferroviario, comunica immediatamente l'evento all'Attivatore dell'emergenza. In caso d'imminente pericolo, questi può attivare direttamente i soccorsi esterni, informando, immediatamente dopo, l'Attivatore dell'emergenza.

Il responsabile dell'attivazione dell'emergenza per la LdS di Nola Interporto è individuato nella figura del RdC, presente h24 in turnazione (tel. FS 985/843/309; cellulare 3138096033).

L'attivatore dell'emergenza è colui il quale:

- Apprende tutte le informazioni fornite dal segnalatore e verifica la pertinenza della segnalazione;
- Valuta lo scenario incidentale, ne definisce l'entità ed attiva la procedura operativa;
- Acquisisce tutte le informazioni attinenti a eventuali merci pericolose coinvolte mediante la consultazione del software INFOMP (da PIC) e predispone l'attuazione di eventuali provvedimenti cautelativi riportati nelle norme di comportamento delle schede attinti le MI' interessate;
- Nel caso in cui l'intervento dei soccorsi esterni sia stato richiesto direttamente dal segnalatore dell'emergenza, verifica l'attendibilità dell'allarme e ne comunica l'esito al Gestore dell'emergenza.

Il gestore dell'emergenza è il DCCM che ha il compito, su attivazione del RdC, di promuovere l'intervento di eventuali soccorsi e di coordinare tutte le fasi della gestione dell'emergenza, con particolare riguardo alla circolazione dei treni. L'esecuzione di tali compiti spetta al DCCM anche nel caso in cui l'intervento dei soccorsi esterni sia stato richiesto direttamente dal Segnalatore o dall'Attivatore dell'emergenza. Attiva, se ritenuto opportuno, le procedure di emergenza previste. In caso d'intervento dei VVF, il DCCM cede il coordinamento delle attività ai relativi capi squadra intervenuti sul posto, fornendo attività di supporto anche mediante l'applicativo PIC-Gestione Emergenze.

Il DCCM, secondo il livello dell'emergenza, deve assolvere i seguenti compiti:

- Se l'emergenza è limitata (I livello), attiva la squadra di emergenza interna e ne coordina le attività;
- Se l'emergenza è estesa (II livello):
- -richiede l'intervento di VVF, Soccorso sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati;
- -attiva tutte le procedure ed i flussi informativi previsti dalle disposizioni normative vigenti in materia di MP (se necessario);
- -avvisa il Referente dell'IF eventualmente interessata che a sua volta predispone per l'avviso delle ditte mittenti e destinatarie coinvolte nell'emergenza;
- -all'arrivo dei VVF, lascia a questi il coordinamento delle attività di soccorso urgente;
- -terminato l'intervento dei VVF, riprende il coordinamento delle attività, individuando la necessità della permanenza degli altri enti intervenuti, a supporto di un eventuale soccorso tecnico;
- -dispone la cessazione dell'emergenza
- -al termine dell'emergenza, si adopera per il ripristino delle normali attività.

Presso la LdS di Nola Interporto è presente, inoltre, personale formato, addestrato ed aggiornato periodicamente all'emergenza incendio e primo soccorso sanitario (appartenente ad RFI, IIFF, imprese appaltatrici). Tale personale, individuato come Addetto all'Emergenza, è individuato per allerrare, soccorrere e attuare ogni possibile e necessaria azione a protezione di persone e di beni, senza mai mettere a repentaglio la propria od altrui incolumità.

Il personale non direttamente coinvolto nella gestione dell'emergenza deve, comunque, non appena ricevuto l'avviso di emergenza:

- Cessare ogni lavoro e attività;
- Fermare tutte le apparecchiature che possono provocare inneschi di fiamma;
- Attenersi scrupolosamente alle istruzioni ricevute dagli addetti all'emergenza;
- Fermare tutti i veicoli, spegnere il motore ed allontanarsi;
- Lasciare libere le lince telefoniche;
- Allontanarsi dal luogo di lavoro seguendo la segnaletica di sicurezza;
- Non intralciare, in alcun modo, le attività dei soccorritori.

Si ribadisce che l'intervento diretto sull'evento incidentale, in presenza di allarme di II livello, è di competenza istituzionale dei VVF.

IV.3 Posto di Comando Operativo (PCO)

Il Posto di Comando Operativo, dal quale sono dirette e coordinate le differenti azioni intraprese è individuato nell'Ufficio Movimento di Nola Interporto. Nel suddetto ufficio opera il RdC, attivatore dell'emergenza.

L'Ufficio è dotato di:

- apposita cartella per l'emergenza, contenenti le presenti PO, il Piano di Emergenza Interno e Piano di Emergenza Generale, completi di relative planimetric
- postazioni telefoniche e telefax, nonché cellulare G-SMR, con i seguenti riferimenti:

Telefono	Fax	Cellulare
843 309	854 328	313 8096033

⁻ postazione PC per l'impiego degli applicativi ASTER M3M40, ASTER VCO e INFO MP, nonché messaggistica di posta elettronica.

IV.4 Comunicazione

Quando nella gestione dell'emergenza si renda necessario interfacciarsi con le autorità esterne, i VVF e/o l'Emergenza Sanitaria (118), è richiesto l'impiego del Messaggio Convenzionale:

"PRONTO. QUI E' IL DI

E' RICHIESTO IL VOSTRO INTERVENTO PRESSO PER (indicare in breve il tipo di evento specificando il tipo di emergenza e l'entità).

SONO COINVOLTE N°... DI PERSONE. CI SONO N°... FERITI

L'INGRESSO CARRABILE PIÙ VICINO E' SITO IN VIA BOSCOFANGONE, LOTTO O, STAZIONE INTERNA AL "CIS NOLA" CON COORDINATE GPS: 40,96876 – 14,46730

IL MIO NOMINATIVO E'...... IL MIO NUMERO DI TELEFONO E'.....".

In caso di emergenza in che coinvolge le merci pericolose comunicare anche le seguenti informazioni:

- Tipologia della merce pericolosa coinvolta (cod. ONU, cod. pericolo) ed entità del rilascio/gocciolamento di merce pericolosa;
- Condizioni metereologiche;
- Eventuali altre informazioni.

SCHEMA DI CHIAMATA DEI VIGILI DEL FUOCO

CASO DI INCENDIO

Sono _ (nome cognome e qualifica) _ di RFI, chiedo il vostro intervento per incendio sviluppatosi nell'ambito della stazione di;
Il materiale che brucia è; (ed eventualmente) truttasi di sostanza pericolosa il cui numero ONU è; e il suo numero di pericolo è;
L'incendio è di lieve / grossa entità;
La direzione del vento è daverso;
L'accesso all'area dell'emergenza è dal passo carraio di via
CASO DI RILASCIO, SPANDIMENTO DI SOSTANZA PERICOLOSA
Sono _ (nome cognome e qualifica) _ RII, chiedo il vostro intervento per rilascio o spandimento di sostanza pericolosa da ferro cisterna causato da: (perdita da flangia, bocchettone, foro ecc.), nell'ambito della stazione di;
Il materiale interessato è
La portata del rilascio è lieve / consistente;
La direzione del vento è daverso;
1.'accesso all'area dell'emergenza è dal passo carraio di via
SCHEMA DI CHIAMATA DEL PRONTO SOCCORSO
Sono _ (nome cognome e qualifica) _RII, Segnalo la necessità di urgente invio di mezzi di soccorso nella stazione di per lievi o gravi condizioni di malore di N lavoratori e/o persone a causa di:
ferite e/o ustioni subite per
intossicazioni da (specificare la sostanza tossica)
L'accesso carraio per giungere al luogo degli infortunati è da via

SCHEMA DI ANNUNCIO STATO DI EMERGENZA

Caso di "Preallarme "

Considerato il tipo di emergenza non si ritiene opportuno effettuare annuncio a mezzo diffusione sonora

Casi e situazioni particolari dovranno essere valutati di volta in volta dal Preposto.

Caso di "Allarme "

Attenzione, attenzione, annuncio di allarme (ripetere due volte);

Si avvisa tutto il personale FS e tutte le persone presenti nell'impianto che per (specificare il tipo di anormalità) si dichiara stato di allarme.

Tutto il personale in servizio è pregato di attenersi scrupolosamente alle disposizioni previste per il caso di "emergenza estesa".

Tutte le persone presenti in Impianto:

- Sono pregate di raccogliersi rapidamente nel punto di raduno Piazzale adiacente Posto Movimento in prossimità del
 cancello d'ingresso e di attendere le disposizioni che saranno successivamente comunicate,
 oppure
- Sono pregate di allontanarsi dall'Impianto.

CESSAZIONE DELLO "STATO DI ALLARME"

Attenzione, attenzione, da questo momento è cessato lo stato di allarme; le attività lavorative possono riprendere regolarmente.

SCHEMA DI ANNNUNCIO ESERCITAZIONI

Per le esercitazioni, come previsto dal MAS, dovranno essere erogati i seguenti annunci sonori:

"Attenzione!

Avvisiamo che dalle ore... si svolgera' una simulazione d'emergenza nella LdS di Nola Interporto".

poco prima dell'inizio dell'esercitazione:

"Attenzione! Avvisiamo che e' in corso una simulazione di emergenza. Vi invitiamo a seguire le indicazioni del personale addetto. Ringraziamo per la collaborazione."

al termine dell'esercitazione:

"Attenzione! Avvisiamo che la simulazione di emergenza e' terminata. Ringraziamo per la collaborazione."

Capitolo V - Procedure operative per la gestione dell'emergenza

In primis si riportano i provvedimenti che l'AdC deve adottare in caso d'inconveniente o incidente che coinvolge o rischia di coinvolgere merci pericolose come da All.1 dell'"Estratto delle Norme del RID e della Legislazione vigente riguardante il trasporto ferroviario di merci pericolose" ed. 2017:

In caso d'inconveniente o incidente che possa sopravvenire durante le operazioni di manovra, l'AdC deve prendere le seguenti misure, se queste possono esser adottate in modo sicuro:

- arrestare il movimento di manovra in un luogo appropriato tenendo conto del tipo di pericolo (es. incendio, perdita merce caricata,...), dei luoghi (es. galleria, zona abilitata,...), e delle possibili misure dei servizi di pronto intervento (accessibilità, evacuazione,...), se del caso, d'intesa con il manovratore e/o il RdC;
- mettere il mezzo di trazione fuori servizio secondo le istruzioni di utilizzazione;
- evitare le possibili cause di accensione, in particolare non fumare né utilizzare una sigaretta elettronica o un dispositivo simile né accendere un qualunque equipaggiamento elettrico,
- avvertire il manovratore e/o il RdC fornendo informazioni per quanto possibile sull'inconveniente o incidente;
- indossare i prescritti indumenti ad alta visibilità quando si lascia il mezzo di trazione;
- allontanarsi dalle immediate vicinanze del luogo dell'inconveniente o dell'incidente, invitare le altre persone ad allontanarsi;
- non camminare sulle sostanze sparse sul suolo né toccarle ed evitare di inalare le esalazioni, i fumi, le polveri ed i vapori rimanendo sopravento;
- mettersi al ripato tenendosi lontano dalle finestre, tenersi lontano da zone basse;
- togliere ogni indumento contaminato e metterlo in un luogo appropriato in vista della sua eliminazione;
- rispettare ogni altra eventuale particolare prescrizione del piano di emergenza della LdS in cui è avvenuto l'inconveniente o l'incidente.

Inoltre, in riferimento alle emergenze ipotizzate, si illustrano, di seguito, le procedure operative che il RdC deve seguire:

- L'incendio è in fase iniziale, citcoscritto e facilmente controllabile
- Spegnimento del principio d'incendio con i mezzi di estinzione a disposizione con l'avvertenza di:
- non utilizzare acqua in presenza di condutture o apparecchiature elettriche;
- eliminare l'alimentazione di combustibile (chiusura valvola gas, allontanare altro materiale);
- tenere una posizione sopravvento;
- aerare gli ambienti chiusi dopo l'utilizzo di estintori a CO₂;
- evidenziare, nel rapporto conclusivo, i mezzi di estinzione usati affinche vengano reintegrati.
- L'incendio non è estinguibile con i mezzi e le risorse a disposizione
- Diramare, in funzione della gravità dell'emergenza, gli avvisi al gestore dell'emergenza:
- Comunicare il codice ONU (parte inferiore della tabella arancione) ed il codice di pericolo (parte superiore della tabella arancione);
- Qualora non si sia in grado di reperire il codice ONU, si dovranno ricercare tutti i dati utili (numero del carro, posizione del carro in composizione, ubicazione e numero dell'unità di

- carico in caso di trasporto intermodale) per avere la possibilità, attraverso la scheda di emergenza, di risalire al codice.
- Consultare la scheda di emergenza, per conoscere i rischi presenti e le azioni da attuare, (le cautele da usarsi sono riportate anche nelle schede di pericolo);
- Dare immediata comunicazione dell'emergenza al DCCM di Napoli;
- Ricevere il treno, o scartare il/i veicolo/i, nel binario individuato (VI binario), il più lontano possibile da altri veicoli e dai fabbricati;
- Informare i presenti (con ripetuti annunci) dell'attivazione dell'emergenza;
- Disporre, se necessario, l'evacuazione dell'impianto;
- Allontanare il personale e le persone estranee dal luogo dell'emergenza in direzione sopravento;
- Victare l'accesso alla zona interessata ai non addetti ai soccorsi;
- Non consentire comportamenti che possono alimentare l'incendio;
- Evitare il contatto con i materiali fuoriusciti se non in possesso di adeguati DPI;
- Provvedere alla chiusura delle valvole di alimentazione di gas, spegnimento di impianti di condizionamento, disalimentazione elettrica delle aree interessate all'incendio;
- Valutare con il DCCM l'interruzione della circolazione e la tolta tensione alla linea di contatto:
- Facilitare l'intervento dei mezzi di soccorso con l'apertura dei varchi d'accesso;
- Fornire ai soccorritori le notizie utili di cui si è in possesso;
- Rimanere a disposizione dei soccorritori;
- Restare in luogo sicuro sino alla dichiarazione di cessato pericolo;
- Al rientro dell'emergenza, redigere rapporto dell'accaduto evidenziando i mezzi di
 estinzione impiegati per i quali, in seguito, si provvederà al reintegro ed all'eventuale bonifica
 ambientale.

• Emergenza ambientale: spandimenti, nubi tossiche, fuga di gas

Chiunque rilevi (a seguito di svio, urto di manovra o in condizioni normali) un rilascio di gas o vapori, con o senza fiamma, un gocciolamento di liquido da un tappo o una fessura o una valvola, deve avvisare il superiore diretto e il gestore dell'emergenza indicandone l'entità, i numeri ONU e codice di pericolo ed eventualmente il tipo di etichetta presente; cautelandosi restando a distanza e sopravento ed evitando contatti con i materiali fuoriusciti se non in possesso di adeguati DPI.

Nel caso di spandimenti, nubi tossiche, fughe di gas bisogna agire, di conseguenza, secondo il seguente copione:

- Diramare, in funzione della gravità dell'emergenza, gli avvisi secondo quanto indicato nella scheda operativa del gestore dell'emergenza;
- Conoscere il codice ONU (parte inferiore della tabella arancione) ed il codice di pericolo (parte superiore della tabella arancione);
- Qualora il Gestore non sia in grado di reperire il codice ONU dovrà ricercare tutti i dati utili (numero del carro, posizione del carro in composizione, ubicazione e numero dell'unità di carico in caso di trasporto intermodale) per dare la possibilità al DCCM di risalire al codice;
- Consultare la scheda di emergenza, per conoscere i rischi presenti e le azioni da attuare (le cautele da usarsi sono riportate anche nelle schede di pericolo);
- · Dare immediata comunicazione dell'emergenza al DCCM di Napoli;

- Informare i presenti, mediante ripetuti annunci, dell'attivazione dell'emergenza;
- · Disporre, se necessario, l'evacuazione dell'impianto;
- Allontanare il personale e gli estranei dal luogo dell'emergenza in direzione sopravento;
- Accertarsi che non vi siano persone rimaste nei locali o nell'area dell'emergenza;
- Vietare l'accesso alla zona interessata ai non addetti ai soccorsi;
- Impedire comportamenti che possono causare incendi;
- Provvedere, se possibile, alla chiusura dei rubinetti gas e acqua;
- · Valutare con il DCCM l'interruzione della circolazione;
- Valutare con il DCCM la tolta tensione alla linea di contatto;
- Facilitare l'intervento dei mezzi di soccorso con l'apertura dei varchi d'accesso;
- Fornire ai soccorritori le notizie utili di cui si è in possesso;
- Rimanere a disposizione dei soccorritori;
- Restare in luogo sicuro sino alla dichiarazione di cessato pericolo;
- Al rientro dell'emergenza, redigere rapporto dell'accaduto, e si darà corso in seguito al reintegro dei mezzi di estinzione utilizzati ed alla eventuale bonifica ambientale.

DERAGLIAMENTI E COLLISIONI

In caso di emergenza determinata da deragliamento e collisione durante le operazioni di manovra dei carri, deragliamento e collisione del treno in arrivo o in partenza, collisione durante le movimentazione delle UTI, tutti i provvedimenti relativi sono previsti nel "Manuale Operativo per la Gestione delle Anormalità Rilevanti od Incidenti di Esercizio".

DISALIMENTAZIONE E MESSA A TERRA DELLA LINEA DI CONTATTO

Per l'accesso dei VVF nell'infrastruttura ferroviaria può essere richiesta la tolta tensione e la messa a terra della linea di contatto (LdC) da eseguire con le modalità in seguito descritte:

- Il RdC richiede al DOTE la disalimentazione totale o parziale della LdC dell'impianto, valutando anche l'opportunità, in base alla situazione d'emergenza in atto, di adottare eventuali provvedimenti di circolazione (allontanamento di treni fermi o in arrivo nella LdS);
- Il DOTE provvede al sezionamento della LdC e lo conferma al RdC.

Salvo diverse specifiche procedure concordate con i VVF, la responsabilità della messa a terra della lds compete al personale preposto di RFI.

Inoltre, ai fini di un contenimento dei tempi di attesa per la messa a terra della LdC è da valutare l'opportunità di coinvolgere le IF per l'attuazione di quanto già previsto dall'Art. 21 delle IEITE e il corrispondente art. 14 dell'allegato VI della PGOS, circa i compiti del personale di condotta.

Successivamente alla tolta tensione e messa a terra della LdC, il Gestore dell'emergenza (o suo incaricato), dopo essersi assicurato dell'arresto della circolazione ferroviaria, concede il nulla osta al Responsabile della squadra dei VVF per eseguire l'intervento sul piazzale.

Il termine dell'intervento dovrà essere formalizzato dal Responsabile della squadra dei VVF mediante apposita comunicazione al Gestore dell'emergenza. Gli Agenti della Manutenzione Trazione Elettrica, dopo aver espletato tutti i compiti del caso, dovranno formalizzare la riattivazione con la consegna di apposito modulo (M40) al RdC.

Capitolo VI - Attività di supporti al piano di emergenza

VI.1 Software MP

Per quanto concerne la gestione delle emergenze "merci pericolose" legate ad incidenti durante il trasporto delle stesse, sono adottati specifiche disposizioni al fine di monitorare in tempo reale il percorso dei trasporti di merci pericolose nel sistema informativo PIC-WEB. In particolare, la gestione delle eventuali emergenze che interessano trasporti di merci pericolose è supportata dall'utilizzo dell'applicativo INFOMP che, attraverso il numero ONU identificativo della merce, alla sue etichettatura e le principali norme comportamentali per il personale che opera in situazioni di anormalità.

VI.2 Edizione vigente RID

L'edizione del RID (Regolamento Internazionale Trasporto Merci Pericolose per Ferrovia) cui bisogna far riferimento e che è stata impiegata per la redazione di tali PO è l'edizione 2019.

VI.3 Formazione, informazione e addestramento del personale

Oltre alla formazione prescritta dagli obblighi di legge, il personale coinvolto nelle potenziali emergenze deve essere informato, formato ed addestrato alla svolgimento del ruolo che è chiamato a ricoprire.

I nominativi degli agenti formati per intervenire nei casi di emergenza con relativi recapiti telefonici e dati utili sono indicati nella tabella inserita come allegato al presente documento (Allegato 2).

Le esigenze formative sono pianificate ogni anno nel Piano della Formazione.

VI.4 Esercitazioni periodiche di emergenza

Si riportano le registrazioni di tutte le esercitazioni periodiche di emergenza con descrizione dell'evento simulato (incendio in ufficio DM, ...) con specifica tipologia ("sit down", "stand up" e "get out").

Con cadenza annuale, a cura del Responsabile di Scalo di RFI, è organizzata un'esercitazione periodica di emergenza, con la disamina di uno scenario incidentale, la cui riproduzione, secondo gli schemi del diagramma di flusso del PGE, consente di testare la validità delle procedure ed i comportamenti del personale preposto all'emergenza. I risultati di tale esercitazione sono riportati in un apposito verbale, redatto in conformità all'allegato 03 della Procedura DPR LG 03 1 1.

In allegato a tale documento si riporta tabella per la registrazione delle esercitazioni eseguite e raccolta dei verbali di tutte le esercitazioni periodiche di emergenza effettuate (Allegato 3).

VI.5 Revisione

Le revisioni saranno apportate alla presente PO nei seguenti casi:

- -modifiche infrastrutturali, ambientali e logistiche dell'ambito di applicazione del piano;
- -modifica delle attività lavorative;
- -modifiche organizzative, normative, legislative;
- -nuovi rischi per la sicurezza/impatti ambientali e/o modifiche di quelli esistenti;
- -titorni di esperienza da incidenti o situazioni di emergenza;
- -eventuali evidenze scaturite da esercitazioni di simulazioni delle emergenze.

Le revisioni sono da riportare nella tabella in prima pagina.

VI.6 Distribuzione

Il Datore di Lavoro assicura la distribuzione della PO della propria Unità Produttiva al Datore di Lavoro proprietario/gestore dell'Asset.

La PO è distribuita alla LdS di Nola Interporto con Lista di Distribuzione come da Procedura SIGS RFI DCI P 08 1 0 a cura dell'UC Salerno.

ALLEGATI

Nº	ALLEGATO	
1	Norme di comportamento	
2.1	Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza	
2.2	Recapiti telefonici utili	
3.1	Report esercitazioni periodiche di emergenza	
3.2	Format verbale esercitazione per gestione dell'emergenza	
3.3	Raccolta verbali esercitazioni svolte	
4.1	M53 Integrato	
4.2	Piano Schematico LdS Nola Interporto	
4.3	Cartina arce di giurisdizione	
4.4	Intervie e sentieri sicuri	
4.5	Cartina topografica	
4.6	Planimetria	
4.7	Nomina Responsabile di Scalo ISC	
5	Accordi fra Imprese Ferroviarie e Ditte speditrici e destinatarie	
6	Lista IF presenti e delle merci pericolose terminalizzate	

AGGIORNAMENTI

Nº	MOTIVO	PAGINE SOSTITUITE	PAGINE INSERITE	DATA ENTRATA IN VIGORE
				_
		_		



Direzione Circolazione e Orario Circolazione e Orario Area Napoli Unità Circolazione Salerno

REGISTRO DELLE DISPOSIZIONI DI SERVIZIO M.365

Località di Servizio

PROCEDURE ORGANIZZATIVE
NOLA INTERPORTO

Edizione Giugno 2024



Vice Direzione Generale Operation Direzione Circolazione e Orario Circolazione e Orario Area Napoli Unità Circolazione Salerno Ferrovie dello Stato Italiane
UA 27/6/2024
RFI-VDO.DCIO.COA.NA\A0011
\P\2024\0000416

PROCEDURE ORGANIZZATIVE SCALO TERMINALE RACCORDATO DI NOLA INTERPORTO

Documento di IV livello

REV.	Descrizione modifica	Data approvazione	Data Entrata in vigore	Redazione	Verifica	Approvazione
0	Nuova Emissione per applicazione	26/06/2024	28/06/2024	RSMT/RUC F.Di Micc	RPSU R.Della Rocca	RCDANA Perioci

Annulla: -	
Integra: -	

Edizione Giugno 2024

INDICE

CAPITO	DLO I – GENERALITA'	4
I.1	Premessa	4
I.2	Scopo e campo di applicazione	4
I.3	Documentazione di riferimento	5
I.4	Documentazione correlata	5
I.5	Definizioni	5
I.6	Abbreviazioni	8
CAPITO	DLO II - CARATTERISTICHE DELLO SCALO MERCI TERMINALE	9
II.1	Descrizione del sito	9
	Descrizione dellle attività e	
II.3	Ingressi e vie di esodo	12
II.4	Sistemi di rilevazione e rivelazione	12
II.5	Presidi di estinzione incendio	12
II.6	Illuminazione di emergenza	13
II.7	Presidi di primo soccorso	13
II.8	Ulteriori attrezzature e presidi da utilizzarsi in caso di emergenza	13
II.9	Sentieri sicuri ed intervie	13
CAPITO	DLO III - SCENARI INCIDENTALI	14
III.1	Identificazione dei pericoli significativi -azioni di minimizzazione del rischio	14
III.2	Tipologia degli scenari incidentali	16
II	I.2.1 Incendio	16
I	II.2.2 Esplosione	17
I	II.2.3 Fuoriuscite di merci pericolose dai mezzi di trasporto / contenimento	18
I	II.2.4 Deragliamenti e collisioni durante le operazioni di manovra dei carri	19
I	II.2.5 Deragliamenti e collisioni del treno in arrivo o in partenza	19
CAPITO	DLO IV - MODALITA' DI GESTIONE DELL'EMERGENZA	20
IV.1	Livelli di allarme	20
IV.2	Organizzazione nella gestione dell'emergenza	20
IV.3	Comunicazione	22

CAPITOLO V - PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELL' EMERGENZA
V.1 Disalimentazione e messa a terra della linea di contatto
CAPITOLO VI- MODALITA' DI GESTIONE DELLE SOSTE PROLUNGATE PER LA TERMINALIZZAZIONE
CAPITOLO VII - STRUMENTI ED ATTIVITA' DI SUPPORTO ALLE PROCEDURE ORGANIZZATIVE
VII.1 Formazione, informazione e addestramento del personale
VII.2 Esercitazione periodica di emergenza
VII.3 Revisione
VII.4 Distribuzione30
ALLEGATI ALLE PROCEDURE ORGANIZZATIVE31
ALLEGATO 1: NORME DI COMPORTAMENTO
ALLEGATO 2: ELENCO DEL PERSONALE COINVOLTO NELLA GESTIONE DELL'EMERGENZA E RIFERIMENTI UTILI
ALLEGATO 3: ESERCITAZIONI PERIODICHE DI EMERGENZA
ALLEGATO 4: PLANIMETRIE E DOCUMENTAZIONE TECNICA
ALLEGATO 5: ACCORDI FRA IMPRESE FERROVIARIE E DITTE SPEDITRICI E DESTINATARIE
ALLEGATO 6: LISTA DELLE IF PRESENTI E DELLE MERCI PERICOLOSE TERMINALIZZATE
ALLEGATO 7: PIANO DI SECURITY RFI
ALLEGATO 8: LISTA DI DISTRIBUZIONE DELLE PO
ALLEGATO 9: REGISTRO TRACCIAMENTO MERCI PERICOLOSE

Capitolo I – Generalità

Il decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5/11/1997" all'articolo 2 stabilisce che, negli scali raccordati, di carrellamento o intermodali dove vengono terminalizzate merci pericolose, il responsabile dello scalo merci terminale deve provvedere all'adozione delle misure di sicurezza individuate nell'allegato 2 (per gli scali raccordati) e nell'allegato 3 (per gli scali di carrellamento e intermodali) del citato decreto del Ministero dell'Ambiente.

Il suddetto decreto prevede, tra le altre misure di sicurezza, che negli scali merci terminali venga predisposto un documento definito "Procedure Organizzative" contenente "le procedure e le misure poste in essere per la gestione delle varie fasi dell'emergenza, anche in accordo con le industrie produttrici o destinatarie delle merci pericolose e che fornisca le necessarie indicazioni sulle vie di fuga e i relativi idonei mezzi di segnalazione".

Le presenti Procedure Organizzative sono state redatte secondo le linee guida dettate dall'allegato 05 del documento di III Livello RFI DOI P FU 05.01 1 0 "Testo Unico per la gestione delle emergenze".

I.1 Premessa

Le procedure organizzative della LdS di Nola Interporto contengono le misure di prevenzione e risposta alle emergenze che potrebbero verificarsi presso lo scalo merci terminale raccordato di Nola Interporto pianificate in funzione degli scenari incidentali individuati, del numero di persone normalmente presenti e delle caratteristiche degli ambienti in cui si possono verificare le emergenze.

Per la LdS di Nola Interporto il Responsabile di Scalo RFI è individuato nel Responsabile dell'Unità Circolazione Salerno.

La nomina del Responsabile di Scalo RFI e la nomina del Responsabile di Scalo dell'Impresa Ferroviaria GTS Rail e Medway Italia Srl costituiscono rispettivamente **Allegato n. 2c, Allegato n. 2d e Allegato n. 2e.**

I.2 Scopo e campo di applicazione

Il presente documento è finalizzato ad individuare, ai sensi del RID in vigore, le disposizioni tecnicoorganizzative volte a garantire il rispetto della programmazione, dei tempi stabiliti per la gestione delle emergenze e dei tempi tecnici strettamente necessari all'esecuzione delle operazioni da effettuare.

Tra gli obiettivi delle PO vi sono:

- Salvaguardare l'incolumità delle persone presenti nello scalo (circoscrizione della zona interessata, primo soccorso sanitario, eventuale evacuazione, ecc.);
- Limitare le soste tecniche nell'ambito di quelle programmate e che devono essere comunque limitate ai tempi tecnici strettamente necessari alle operazioni da effettuare;
- Riportare i provvedimenti da adottare in caso di ritardo dei treni in arrivo (eventuale impossibilità di terminalizzazione) ed in caso di ritardo dei treni in partenza (eventuale prolungamento delle soste del materiale già approntato).

I.3 Documentazione di riferimento

Di seguito, si riportano i principali riferimenti legislativi e documentali per la Gestione delle emergenze:

- documento di I Livello Manuale di RFI;
- documento di II Livello RFI LG FU 05 Processo di gestione delle emergenze e documentazione di riferimento ivi riportata;
- documento gestionale di III Livello RFI DOI P FU 05.01 "Testo unico per la gestione delle emergenze";
- documento gestionale di III Livello RFI DOI P FU 05.01 Allegato 05 "Linee Guida per la redazione delle Procedure Organizzative degli Scali Merci Terminali";
- DMA 20/10/1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto minsteriale 5 novembre 1997";
- D.M. 01/09/2021-D.M. 02/09/2021 e D.M. 03/09/2021;
- Disposizione di Esercizio 3/2010 Scali terminali ricadenti nell'applicazione del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/10/1998 e scali di smistamento delle merci pericolose;
- RID Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose, nella versione vigente.

I documenti di cui sopra sono da intendersi nell'edizione/revisione corrente.

I.4 Documentazione correlata

I documenti correlati alle Procedure Organizzative che potrebbero essere oggetto di eventuali modifiche o revisioni correlati alla stessa risultano esser i seguenti:

- Piano di Emergenza Interno della LdS di Nola Interporto redatto da GTS Rail che costituisce l'allegato n.3c;
- Piano di Emergenza Interno della LdS di Nola Interporto redatto da Medway Italia Srl che costituisce **l'allegato n.3d**;
- Piano Generale di Emergenza di Interporto Campano e Piano di security RFI;

I documenti di cui sopra sono da intendersi nell'edizione/revisione corrente.

I.5 Definizioni

Si fa principalmente riferimento al documento di II livello RFI DA 2 "Definizioni ed Abbreviazioni", da intendersi nella versione / revisione corrente.

Termine / Frase	Definizione			
Addestramento	L'acquisizione o il conferimento di particolari capacità mediante l'osservanza di regole prestabilite o suggerite dall'esperienza.			
Addetto al primo soccorso	Lavoratore appositamente formato e addestrato al primo soccorso sanitario e cioè al primo aiuto che si dà all'eventuale ferito o a chi ha avuto improvvisamente un malore o a chi ha subìto un trauma o un infortunio, prima che intervenga un esperto (medico o infermiere) o che arrivi l'autoambulanza. Tale lavoratore è designato formalmente dal Datore di Lavoro (D.Lgs. 81/2008, art. 37).			
Addetto alla gestione dell'emergenza	Addetto al primo soccorso e Addetto alla lotta antincendio.			
Addetto alla lotta antincendio	Personale appositamente formato e addestrato all'emergenza incendi, cioè il lavoratore che ha avuto il compito di mettere in pratica le attività di prevenzione degli incendi, di evacuazione dei luoghi di lavoro in caso di emergenza e di salvataggio degli altri lavoratori, [] in coordinamento con i responsabili di primo soccorso (D.Lgs. 81/2008, art. 43 e Decreto			

	Ministeriale 02/09/2021). Tale lavoratore è designato preventivamente			
	(D.Lgs. 81/2008, artt. 18 e 43).			
Asset	Qualunque bene, mobile o immobile, ricompreso nel patrimonio societario.			
Attivatore dell'emergenza	Funzione normalmente svolta dall'agente in servizio al momento dell'accadimento dell'emergenza che svolge il ruolo di Dirigente Movimento (linee a Dirigenza Locale e impianti presenziati) o di Dirigente Centrale Operativo (linee o impianti telecomandati) in base alla propria giurisdizione. Tale incarico viene specificato dal Proprietario dell'Asset, anche in via generica, nei documenti applicativi delle procedure di gestione delle emergenze.			
Autorità di Pubblico Soccorso	Autorità preposte al soccorso pubblico, come ad esempio il "Servizio Sanitario di Urgenza ed Emergenza Medica" responsabile del soccorso sanitario o il "Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco" preposto all'incolumità delle persone, alla salvaguardia dei beni, alla tutela dell'ambiente responsabile del soccorso tecnico.			
Coordinamento	Condivisione formalizzata delle informazioni tra il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale e le altre parti interessate.			
Dirigente Centrale Coordinatore Movimento	Agente che coordina, a livello di una determinata area dell'Unità Periferica, l'esercizio ferroviario, in particolare, in base alle specifiche procedure, gli possono essere attribuiti anche compiti inerenti alla gestione delle emergenze.			
Dirigente operativo trazione elettrica	Agente incaricato della manovra dei sezionatori aerei tramite appositi dispositivi di telecomando e della messa in tensione/fuori tensione della linea aerea di contatto di uno o più tratti di linee o località di servizio nonché della tenuta sotto controllo del regolare funzionamento della stessa.			
Emergenza Situazione imprevista che obbliga a mettere in atto misure str reazione a quanto accade.				
Formazione	Processo di trasferimento di contenuti e metodi per fare acquisire alle persone livelli intellettuali, culturali, emotivi e spirituali sempre maggiori.			
Gestione dell'emergenza	Messa in atto di interventi eccezionali e urgenti per gestire qualsiasi condizione critica che si manifesta in conseguenza del verificarsi di un evento, di un fatto o una circostanza che determina una situazione potenzialmente pericolosa per la incolumità delle persone e/o dei beni e delle strutture e per riportare le condizioni d'esercizio alla normalità.			
Gestore dell'emergenza	È individuato e incaricato dal Proprietario dell'Asset. Tale incarico è normalmente assegnato al Dirigente Centrale Coordinatore Movimento o a un funzionario di RFI intervenuto nel frattempo, il quale ha il compito, su attivazione dello stesso Dirigente Movimento / Dirigente Centrale Operativo, di promuovere l'intervento di eventuali soccorsi e di coordinare tutte le fasi di Gestione dell'emergenza con particolare riguardo alla circolazione dei treni.			
Gestore Infrastruttura	Organismo o impresa incaricati della realizzazione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa anche la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura.			
Impianto di rivelazione incendio e segnalazione allarme incendio (IRAI)	Impianto in grado di rilevare un incendio quanto prima possibile e di segnalare l'allarme al fine di attivare le misure antincendio tecniche (impianti automatici di controllo o estinzione dell'incendio, compartimentazione, evacuazione dei fumi e del calore, ecc.) e procedurali (piano e procedure di emergenza e di esodo, ecc.) progettate e programmate in relazione all'incendio rivelato a all'area ove tale principio di incendio si è sviluppato rispetto all'intera attività sorvegliata. Tale impianto può comprendere i sistemi di diffusione vocale degli allarmi in emergenza.			
Impresa Ferroviaria	Impresa, pubblica o privata, titolare di un "Certificato di Sicurezza" ai sensi delle vigenti disposizioni comunitarie, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizio per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia.			

Informazione	Notizia o nozione raccolta o comunicata nell'ambito di una utilizzazione
	pratica o immediata.
	L'insieme dei binari, gli scambi, i passaggi a livello, le opere di ingegneria tra
	cui ponti e gallerie, gli elementi delle stazioni collegati all'uso ferroviario (tra
Infrastruttura	cui accessi, marciapiedi, zone di accesso, zone di servizio, servizi igienici e
Illiastruttura	sistemi informativi e i relativi elementi di accessibilità per le persone con
	disabilità e le persone a mobilità ridotta), le apparecchiature di sicurezza e di
	protezione (D.Lgs. 57/2019, Allegato II.2.1).
Marai pariaglasa	Le materie od oggetti il cui trasporto è vietato secondo il RID o autorizzato
Merci pericolose	unicamente a certe condizioni.
NILIE	Numero unico telefonico di emergenza 112 per contattare i servizi di
NUE	emergenza nell'Unione Europea
Diama di Faranza	Documento riportante l'insieme delle procedure operative di gestione delle
Piano di Emergenza	emergenze all'interno di un contesto operativo caratterizzato dalla presenza di
Interno	lavoratori appartenenti allo stesso ambito organizzativo.
Piano Generale di	Documento riportante l'insieme delle procedure operative di gestione delle
Emergenza	emergenze.
<u> </u>	Documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato
	dal GI in occasione dell'attivazione di ciascun orario, e aggiornato in
Programma di manovra	corrispondenza di variazioni significative delle tracce facenti capo all'impianto
- 1-8-m	nel quale sono pianificate le operazioni di manovra necessarie per tutti i treni
	che interessano l'impianto stesso.
	Impianti che assicurano il collegamento con stabilimenti industriali o simili, e
Raccordi	si possono diramare da un binario di stazione o di linea.
	Ai fini della gestione delle emergenze può essere istituita la figura del Referente
	RFI con lo scopo di facilitare il rapporto con i soccorsi esterni.
	Tale figura può essere ricoperta, previo formale passaggio di consegne, da
Referente RFI (per le	diversi soggetti intervenuti sul luogo dell'emergenza (ad esempio: inizialmente
emergenze)	dal "Titolare dell'interruzione" e successivamente dal Responsabile del Centro
emergenze)	di Lavoro – Circolazione "Responsabile Unità Circolazione"). Le modalità di
	istituzione di tale figura e dei passaggi di consegna sono esplicitate in appositi
	documento (COp, Procedure, LG, ecc.).
	Responsabile di Scalo Merci Terminale di trasporti di merci pericolose ⁽¹⁾
	incaricato di predisporre le procedure organizzative. È individuato e incaricato
	dal Proprietario dell'Asset. Inoltre RFI individua un proprio Responsabile di
Dospoposbilo di coalo	
Responsabile di scalo	Scalo ossia il RUC di giiurisdizione.
	(1): Scalo ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti di merci
	pericolose (PIR)
	È di regola quella parte di una stazione ferroviaria adibita al carico, scarico o
Scalo merci	sosta dei carri ferroviari ed è munita dei binari e delle opportune attrezzature.
Scalo merci terminale	Scalo ferroviario ove si svolgono operazioni di terminalizzazione di trasporti
(di merci pericolose)	di merci pericolose.
(di merei pericolose)	Qualunque soggetto che, rilevata una situazione di emergenza che può
Segnalatore	interessare la sicurezza della circolazione ferroviaria, la sicurezza del lavoro o
(dell'emergenza)	
(ucii cilicigeliza)	la tutela ambientale, ne dà tempestiva comunicazione all'Attivatore
	dell'emergenza. Le due figure possono coincidere.
Segnaletica di	Segnalazione permanente o meno che fornisce un indicazione, una
sicurezza	prescrizione o un divieto concernente la salute o la sicurezza delle persone (ad
0	esempio cartelli indicanti le vie di fuga, attrezzature antincendio, ecc.).
Sistemi di rivelazione	Sistemi in grado di rivelare un incendio nel minor tempo possibile e di fornire
incendi	segnalazioni ed indicazioni.

I.6 Abbreviazioni

Acronimo/Abbreviazione	Significato
AdC	Agente di condotta
AEM	Attivatore dell'Emergenza
AGEM	Addetto alla Gestione dell'Emergenza
ALA	Addetto alla Lotta Antincendio
AM	Agente della Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria
APS	Addetto al Primo Soccorso
CA	Circolazione Area della Direzione Circolazione di RFI
CEI	Controllo Esercizio Infrastruttura
CDL	Centro di Lavoro
СОР	Comunicazione Operativa
CUM	Capo Unità Manutentiva
D.LGS.	Decreto Legislativo
D.M.	Decreto Ministeriale
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
DPI	Dispositivo di protezione individuale
GEM	Gestore dell'emergenza
GI	Gestore dell'infrastruttura ferroviaria
IF – II.FF	Impresa Ferroviaria – Imprese Ferroviarie
IFN	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
INFOMP	Applicativo informatico merci pericolose
LdC	Linea di contatto
LdS	Località di Servizio
LG	Linea Guida
MP	Merci Pericolose
NUE	Numero Unico per le Emergenze 112
PEI	Piano di Emergenza Interno
PGE	Piano Generale delle Emergenze
PO	Procedure Organizzative
POLFER	Polizia Ferroviaria
PIC	Piattaforma Integrata Circolazione
PIR	Prospetto Informativo Rete
P.M.	Per Memoria
RCANA	Responsabile Circolazione Area Napoli
R.CDL-C	Responsabile Centro di Lavoro - Circolazione
R.CDL-M	Responsabile Centro di Lavoro - Circolazione Responsabile Centro di Lavoro - Manutenzione
RDC	Regolatore della Circolazione,
RDS	Registro delle Disposizioni di Servizio
RESC	Responsabile di Scalo
RFI	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
RIC	Regolamenti e Impianti di Circolazione
NIC .	Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises
RID	Dangereuses
RSMT	Responsabile di Scalo merci Terminale
RTSGL	Referente Territoriale del Sistema di Gestione per la Sicurezza del Lavoro
RTSGS	Referente Territoriale del Sistema di Gestione della Sicurezza Referente Territoriale del Sistema di Gestione della Sicurezza
RUC	Responsabile Unità Circolazione
SMT	Scalo Merci Terminale (di merci pericolose)
SO	Struttura Operativa
UM	Ufficio Movimento
UP	Unità Produttiva
VV.F	Vigili del Fuoco
A A • 1.	vigiii dei Puoco

<u>Capitolo II – Caratteristiche dello Scalo Merci Terminale</u>

II.1 Descrizione del sito

La LdS di Nola Interporto è definita, ai sensi del DMA 20/10/1998, scalo terminale raccordato.

La LdS è posta sul tratto bivio Nola – Nola Interporto che si dirama dalla Linea Cancello – Benevento (cui FL 128). La suddetta linea è gestita da DCO di SCC con Posto Centrale ubicato presso la Sala Circolazione di Napoli ed è sotto la giurisdizione del DCO VII sezione.

L'impianto, si trova all'interno dell'Interporto Campano, sito in Via Boscofangone, lotto O - (80035) - Nola – (NA) e non è limitrofo a centri di vulnerabilità, ma sono presenti nell' "Interporto Campano" ulteriori lotti facenti capo a diverse aziende produttive.

Il presidio ospedaliero più vicino è l' "Ospedale Civile di Nola S. Maria della Pietà" che dista circa a 7 km dallo scalo.

Il raccordo che terminalizza le merci pericolose, allacciato nell'ambito della stazione di Nola Interporto, è il raccordo **TIN** (Terminal Intermodale Nola), collegato alla stazione mediante la comunicazione n.15a/15b e alternativamente tramite la scarpa fermacarri SC2 corredata dal segnale basso di manovra n.130.

I binari per il ricevimento e/o la partenza dei treni aventi in composizione merci pericolose <u>sono i</u> <u>BINARI IV, V e VI della Stazione di Nola Interporto esclusivamente per i tempi tecnici di sgaraggio e terminalizzazione rispetto al programma di manovra riportato nel prospetto M53 Manovre Integrato.</u>

Non potranno sostare su suddetti binari designati per le MP contemporaneamente più di 2 treni aventi in composizione MP.

Sui binari citati in precedenza per il ricevimento/partenza di merci pericolose, la permanenza dei treni con MP dovrà esser ridotta ai tempi strettamente necessari per lo spostamento degli stessi, ovvero per la partenza dalla stazione (sosta tecnica) o manovra per successiva terminalizzazione nel raccordo TIN.

Sono allegati alle presenti Procedure Organizzative:

- Il piano schematico IS di Nola Interporto costituisce allegato n. 4a;
- La planimetria generale di Interporto Campano costituisce allegato n. 4b;
- La planimetria dell'Ufficio Movimento costituisce allegato n. 4c;
- La cartina aree di giurisdizione costituisce allegato n. 4d;

La precisa ubicazione geografica del sito e la relativa estensione geografica sono desumibili dalla cartina topografica con inquadratura dei lotti C e O che costituisce l'allegato n. 4e.

La planimetria dei sentieri sicuri costituisce l'allegato n.4f.

La planimetria degli attraversamenti fognari costituisce allegato n. 4g.

La Planimetria della rete idrica antincendio con indicazione degli idranti stradali costituisce allegato n. 4h.

La Planimetria AREA DI TRIAGE, ACCESSI CARRABILI E PEDONALI costituisce l'allegato n.4i.

La LdS di Nola Interporto, attenendosi alla valutazione delle sostanze presenti, delle condizioni locali e di esercizio dell'attività svolta, in considerazione dell'affollamento degli ambienti e dello stato dei luoghi, risulta inquadrata nel **livello II o "non basso"** di rischio incendio.

II.2 Descrizione delle attività svolte

La LdS è abilitata e presenziata h24 da RdC formato ed istruito per la gestione di eventuali emergenze.

Gli orari di apertura dello stabilimento raccordato TIN con l'impianto ferroviario, in accordo con l'IF e le ditte speditrici/destinatarie, sono fissati dalle ore 08.00 alle ore 18.00 dal lunedì al venerdì e dalle ore 08.00 alle ore 13.00 il sabato.

Le imprese ferroviarie che eserciscono il trasporto delle MP sono "GTS Rail S.p.A." e "Medway Italia Srl".

Le stesse IF gestiscono l'attività di manovra per l'approntamento e la terminalizzazione dei trasporti. E sono le uniche imprese ferroviarie interessate al trasporto e alla terminalizzazione delle merci pericolose nello scalo di Nola Interporto.

Nell'allegato n. 5a e nell'allegato n. 5b, inoltre, si riportano i rapporti tra impresa ferroviaria rispettivamente di GTS Rail e Medway Italia Srl con ditta speditrice/destinataria previsti dal DMA del 20/10/1998. In relazione all'eventuale ricevimento di carri contenenti MP oltre gli orari di apertura stabiliti del TIN, le imprese GTS Rail e Medway Italia Srl sono tenute a garantirne la terminalizzazione provvedendo al prolungamento dell'attività del raccordo.

Nell' allegato n. 5c e nell'allegato n. 5d, è riportato il documento "Norme per le attività di sicurezza di Nola Interporto" rispettivamente di GTS Rail e di Medway Italia Srl.

Nell' allegato n. 5e e nell'allegato n. 5f, è riportato il Documento "Organizzazione dei servizi di manovra" per la LdS di Nola Interporto rispettivamente di GTS Rail e di Medway Italia Srl.

Nell'allegato n. 6a è riportato l'elenco delle merci pericolose terminalizzate.

Il piano di security di RFI costituisce allegato n.7.

Il personale appartenente alle IF GTS Rail e Medway Italia Srl eseguono i controlli e le verifiche visive dell'integrità ed idoneità di ogni singolo carro trasportante Merci Pericolose come dichiarato nel "Documento Organizzativo di Manovra" riportato in allegato al RdS/M47 della LdS di Nola Interporto.

Alla LdS è collegato anche l'Impianto Manutentivo Alstom utilizzato dalla IF "Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.".

All'interno della LdS, inoltre, è presente anche un Impianto manutentivo che Interporto Campano, a propria discrezione, può far utilizzare alle varie IF operanti nell'ambito della stazione di Nola Interporto; Nella LdS di Nola Interporto le manovre sono svolte in "autoproduzione" dalle IF GTS Rail e Medway Italia Srl.

Tutte le soste programmate tra l'arrivo delle tirate di manovra del raccordo o dai binari di carico/scarico e la partenza dei treni, ovvero tra l'arrivo dei treni e la partenza della tirata di manovra per l'introduzione al raccordo od ai binari di carico/scarico, sono da considerarsi soste tecniche.

Le soste tecniche possono avvenire sul IV, V e VI binario, di arrivo/partenza della stazione di Nola Interporto, per le operazioni di competenza dell'IF e del personale di manovra. In ogni caso le suddette soste devono essere contenute nei tempi strettamente necessari alle operazioni sopra descritte e previste nel programma di manovra dell'IF e nel prospetto "M53 Manovre Integrato", allegato al M47 della LdS di Nola Interporto.

I tempi di approntamento o di terminalizzazione delle merci pericolose sono gestite attraverso il prospetto "M 53 Manovre Integrato" dell'impianto, elaborato dal Responsabile dell'Unità Circolazione di Salerno, che fissa le soste tecniche in funzione delle indicazioni fornite dalle IF nel "programma di manovra".

L'organizzazione del servizio di manovra, inserita nel RdS/M47, applicata al servizio dei carri contenenti merci pericolose, attribuisce, in ogni caso, particolare attenzione alla tempistica prevista per l'approntamento o la terminalizzazione al fine di rispettare il programma di manovra.

10 di 31

Per una completa tracciabilità delle MP, i tempi di garaggio e sgaraggio dei treni trasportanti MP dovranno esser annotati su apposito registro fornito a cura dell'UC di Salerno che costituisce l'**Allegato n.9** alle PO.

Su tale modulo devono esser annotati tutti i carri contenenti merci pericolose con indicati i relativi orari di arrivo/partenza nella/dalla LdS, di termine terminalizzazione e/o di inizio manovra di approntamento e dei binari ove i suddetti carri hanno sostato. In caso di sosta prolungata si dovrà inoltre annotare, nel campo "Ore di comunicazione avviso" gli orari in cui sono stati realmente estesi gli avvisi alle strutture previste (es. "Ore... avviso DCCM, ..."), nel campo "Note" la motivazione che ha causato il prolungamento della stessa (es. "Interruzione accidentale linea, ...").

La compilazione di tale modulo spetta al RdC di Nola Interporto.

Per la trascrizione dei dati sul "Registro Merci Pericolose" il RdC dovrà:

Per i treni in arrivo:

- Stampare, tramite "PIC WEB", il dettaglio dei carri contenenti merci pericolose;
- Ricevere comunicazione dal personale di manovra dell'orario di terminalizzazione dei carri contenenti merci pericolose all'interno del raccordo.

Per i treni in partenza:

- Ricevere comunicazione dal Referente della IF della presenza in composizione di carri contenenti merci pericolose;
- Ricevere comunicazione dal personale di manovra dell'orario di inizio manovra di prelievo dei carri contenenti merci pericolose dall'interno del raccordo.
 - Il numero progressivo riportato nella prima colonna del "Registro Merci Pericolose", corrispondente alla riga in cui sono stati trascritti i dati relativi alle Merci Pericolose, dovrà esser riportato a penna sulla lista veicoli o sulla stampa "PIC WEB".

I prospetti ricevuti dal personale della IF e quelli stampati da "PIC WEB" devono essere conservati, distinti per treno, dal RdC in apposito raccoglitore che costituisce parte integrante del "Registro Merci Pericolose". Ad ogni cambio turno, il RdC dovrà riportare nelle consegne l'eventuale presenza di trasporti di MP su IV, V e VI binario.

11 di 31

II.3 Ingressi e vie di esodo

All'Ufficio Movimento si accede tramite l'ingresso del Lotto O che si dirama da Via Boscofangone (40.96837985765715, 14.466922197679098). È possibile, per eventuali mezzi di soccorso, intervenire sul I binario mediante l'accesso al marciapiede largo circa 10 metri, previa la rimozione dei paletti, posti a protezione dello stesso. Le chiavi dei paletti estraibili sono custodite dal RdC. L'impianto è completamente all'aperto. Le vie di fuga coincidono con quelle dell'ordinaria circolazione pedonale e sono evidenziate nella planimetria generale.

L'accesso dei mezzi di soccorso, nel caso di emergenza che coinvolgano le MP, è garantito dai varchi situati lungo il muro perimetrale del sesto binario larghi circa 5 metri, con doppia sbarra in ingresso ed uscita al Lotto C, in Via Boscofangone (40°58'01.3"N 14°28'19.5"E).

Il personale di Vigilanza dell'Interporto Campano, in attesa al varco di ingresso della struttura, provvede a scortare i soccorritori sul luogo dell'inconveniente.

L'avvicinamento dei mezzi di soccorso ai binari IV, V e VI avviene proseguendo sulla strada che costeggia i tre binari posti oltre la recinzione che delimita lo scalo.

Durante la sosta di treni aventi in composizione merci pericolose sul IV, V e VI binario, deve essere garantita a cura della IF operante la libertà dei 3 binari sopra citati e dei varchi da ostacoli e qualsiasi altro tipo di impedimento.

Per garantire l'afflusso e lo stazionamento dei mezzi di soccorso, nonché l'accesso al IV, V e VI binario, sono stati realizzati:

- Un'area di stallo-sosta per mezzi di soccorso –VVF-Forze dell'ordine (AREA DI TRIAGE) opportunamente indicata con segnaletica orizzontale e verticale;
- Un percorso di accesso carrabile accesso di emergenza opportunamente indicato con segnaletica orizzontale e verticale, chiuso da catena;
- **N.8 varchi pedonali** per accesso d'emergenza in corrispondenza di n.8 idranti e n.8 aree di stallo per la sosta dei mezzi di soccorso.

L'area di triage, gli accessi carrabili e pedonali sono evidenziati nell'allegato n.4i.

II.4 Sistema di rilevazione e rivelazione

Presso la LdS di Nola Interporto non sono presenti impianti di rilevazione automatica d'incendio, né altri tipi di rilevatori.

Nell'UM di Nola Interporto è disponibile un impianto di diffusione sonora per l'erogazione degli annunci manuali su tutta l'area dell'impianto tramite appositi autoparlanti, utilizzabile in caso di emergenza, per l'allertamento di quanti presenti nell'area. Tale dispositivo è azionabile manualmente e consente l'erogazione di annunci vocali mediante il microfono posto sul banco ACEI nell'UM.

E' inoltre presente una **manica a vento**, posizionata LATO TIN, ben visibile al RdC in caso di situazioni di emergenza.

Il funzionamento e l'integrità di tali dispositivi viene periodicamente monitorato.

II.5 Presidi di estinzione incendio

All'interno dell'Ufficio Movimento sono collocati 3 estintori 6 kg a polvere con capacità estinguente 34A, 233 BC.

La verifica ed il controllo periodico degli estintori e della funzionalità degli stessi sono effettuati, con cadenza semestrale, da una Ditta appositamente incaricata dalla Struttura DOIT. I controlli effettuati sono attestati dalla data e dall'esito della verifica, riportate sulle etichette apposte sui mezzi di estinzione

d'incendio.

La collocazione di tali presidi è evidenziata nella Planimetria dell'Ufficio Movimento.

I nominativi degli agenti formati ed addestrati all'utilizzo dei presidi antincendio sono riportati nell'Allegato n. 2a e nell'Allegato n. 2b.

Inoltre, all'interno del TIN sono presenti materiali antispargimento di liquidi e estintori posizionati in un apposito container in prossimità del varco di accesso stradale del TIN.

La Planimetria della rete idrica antincendio con indicazione degli idranti stradali a servizio dell'Interporto Campano è riportata nell'allegato n.4h.

II.6 Illuminazione di emergenza

Sono presenti un numero di torri faro sufficienti ad assicure l'illuminazione d'emergenza dello scalo collocate tra il III e IV binario, in prossimità dei varchi di accesso situati lungo il VI binario lato Interporto. Inoltre, l'impianto di illuminazione è alimentato, oltre che dalla rete, da appositi gruppi elettrogeni che si attivano in caso di necessità.

II.7 Presidi di Primo Soccorso

Secondo la legislazione vigente, presso l'UM di Nola Interporto, è custodita la cassetta di primo soccorso. La posizione di tale presidio è evidenziata nella Planimetria dell'Ufficio Movimento situata sulla parete posteriore al banco ACEI.

I nominativi degli agenti formati ed addestrati al primo soccorso sono riportati nell' Allegato n. 2a.

II.8 Ulteriori attrezzature e presidi da utilizzarsi in caso di emergenza

Per memoria.

II.9 Sentieri sicuri ed Intervie

I sentieri sicuri e le intervie sono evidenziati nella Planimetria dei sentieri sicuri che costituisce **Allegato** n. 4f.

Capitolo III- Scenari incidentali

III.1 Identificazione dei pericoli significativi – azioni di minimizzazione del rischio

Nella seguente definizione degli scenari incidentali sono considerate le merci pericolose ammesse alla terminalizzazione, le loro quantità ed ubicazione all'interno dello scalo nonché il possibile impatto sulle persone e sull'ambiente. In caso di sversamento o dispersione di sostanze pericolose, bisogna avvisare tempestivamente le autorità istituzionali preposte alla tutela ambientale.

In relazione ai pericoli e alle tipologie di merci pericolose coinvolte ed alle attività lavorative connesse, sono stati individuati i seguenti scenari incidentali:

- -Incendi;
- -Esplosioni;
- -Emergenza ambientale: spandimenti, nubi tossiche, fuga di gas;
- -Deragliamento e collisione.

Le sorgenti di pericolo sono:

- Deragliamenti e collisioni durante le operazioni di manovra dei carri;
- Deragliamento o collisione del treno in arrivo o in partenza;
- Perdita di prodotto dagli organi di chiusura e di tenuta degli imballaggi o dalle cisterne.

I rischi principali in cui si può intercorrere sono:

- Rilascio di liquidi tossici e/o infiammabili;
- Emissione di gas tossici e/o infiammabili;
- Incendio;
- Esplosione.

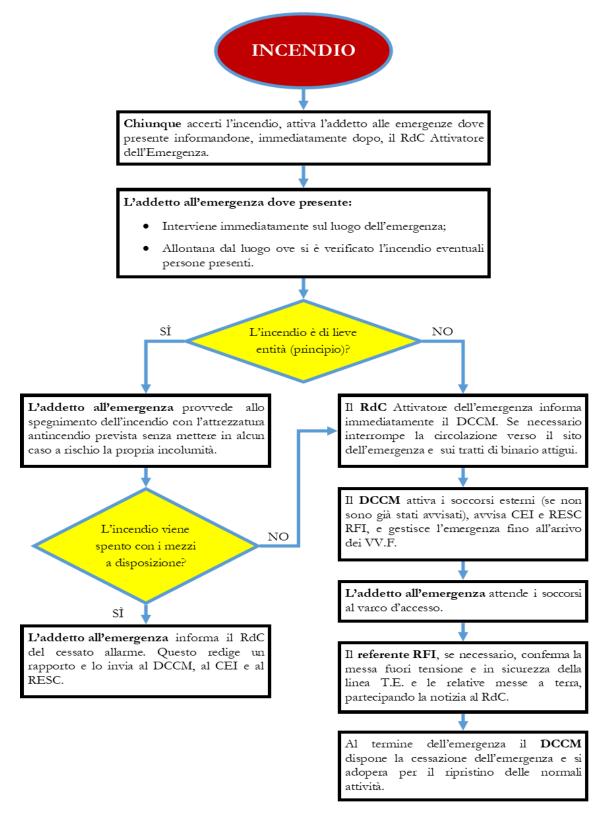
Di seguito si riportano le possibili tipologie di emergenza in cui si potrebbe incorrere nella LdS di Nola Interporto:

- -inconvenienti;
- -anormalità;
- -incidenti (compresi incendi esterni all'asset ferroviario che possono avere incidenza sullo stesso); -emergenze connesse alla movimentazione e/o trasporto delle merci pericolose (comprese le soste prolungate);
- -emergenze naturali (terremoti, allagamenti, fenomeni metereologici significativi, ...);
- -emergenze connesse con i guasti agli impianti tecnologici dei fabbricati (blackout elettrico, fuga di gas);
- -emergenze sanitarie;
- -emergenze ambientali (che interessano le matrici ambientali quali acqua, aria e suolo, come sversamenti).

Come misura di protezione, comune a tutti gli scenari incidentali in esame, interessanti i binari di circolazione della LdS di Nola Interporto, si definiscono le seguenti linee guida per il ricevimento dei treni in arrivo e l'approntamento dei treni in partenza, al fine di facilitare l'eventuale intervento dei soccorsi:

III.2 Tipologia degli scenari incidentali

III.2.1 Incendio



III.2.2 Esplosione



Chiunque accerti un rilascio di vapori, con o senza fiamma, un gocciolamento di liquido, nel caso di materia refrigerata, da un tappo o da una fessura o da una valvola attiva l'Addetto all'emergenze dove presente informandone, immediatamente dopo, il RdC Attivatore dell'Emergenza.

L'addetto all'emergenza dove presente:

- Interviene immediatamente sul luogo dell'emergenza;
- Allontana dal luogo a rischio eventuali persone presenti;
- Evita di creare situazioni di innesco di vapori infiammabili;
- Non usa acqua per spegnere eventuali principi di incendio

Il RdC Attivatore dell'emergenza:

- Verifica la segnalazione;
- Informa immediatamente il DCCM (gestore dell'emergenza);

SÌ Sono necessari NO soccorsi estemi?

Il **DCCM** attiva i soccorsi esterni (se non sono già stati avvisati), avvisa CEI e RESC RFI, e gestisce l'emergenza fino all'arrivo dei VV.F.

L'addetto all'emergenza attiva l'eventuale soccorso sanitario, presta l'eventuale primo soccorso ad infortunati, attende i soccorsi al varco d'accesso.

L'addetto all'emergenza blocca la fuoriuscita dei vapori, argina lo spandimento, assorbe il liquido con il materiale assorbente disponibile, informa il RdC.

Se sono stati attivati i soccorsi esterni il **DCCM** dispone la cessazione dell'emergenza e si adopera per il ripristino delle normali attività.

III.2.3 Fuoriuscite di merci pericolose dai mezzi di trasporto / contenimento



Chiunque accerti lo sversamento di combustibili o sostanze pericolose / nocive (gasolio, lubrificanti, liquidi dielettrici, vernici, elettrolita delle batterie, ecc.), attiva l'Addetto all'emergenze dove presente informandone, immediatamente dopo, il RdC Attivatore dell'Emergenza.

L'addetto all'emergenza dove presente:

- Interviene immediatamente sul luogo dell'emergenza;
- Allontana dal luogo a rischio eventuali persone presenti;
- Evita di creare situazioni di innesco di vapori infiammabili;
- Non usa acqua per spegnere eventuali principi di incendio

Il RdC Attivatore dell'emergenza:

- Verifica la segnalazione;
- Informa immediatamente il DCCM (gestore dell'emergenza);



Il **DCCM** attiva i soccorsi esterni (se non sono già stati avvisati), avvisa CEI e RESC RFI, e gestisce l'emergenza fino all'arrivo dei VV.F.

L'addetto all'emergenza attiva l'eventuale soccorso sanitario, presta l'eventuale primo soccorso ad infortunati, attende i soccorsi al varco d'accesso.

L'addetto all'emergenza blocca la fuoriuscita del liquido, argina lo spandimento, assorbe il liquido con il materiale assorbente disponibile, informa il RdC.

Se sono stati attivati i soccorsi esterni il **DCCM** dispone la cessazione dell'emergenza e si adopera per il ripristino delle normali attività.

III.2.4 Deragliamenti e collisioni durante le operazioni di manovra dei carri

In caso di deragliamenti e collisioni durante le operazioni di manovra dei carri, i provvedimenti correlativi sono riportati nella procedura di RFI DCIO P SE FU 05.01 1 0, edizione vigente.

Ad essi si uniscono i provvedimenti descritti ai punti III.2.1, III.2.2 e III.2.3, qualora sia ipotizzabile o si verifichi la combinazione di più scenari incidentali per un coinvolgimento diretto o indiretto di merci pericolose.

III.2.5 Deragliamenti e collisioni del treno in arrivo o in partenza

In caso di deragliamenti e collisioni durante le operazioni di manovra dei carri, i provvedimenti correlativi sono riportati nella procedura di RFI DCIO P SE FU 05.01 1 0, edizione vigente.

Ad essi si uniscono i provvedimenti descritti ai punti III.2.1, III.2.2 e III.2.3, qualora sia ipotizzabile o si verifichi la combinazione di più scenari incidentali per un coinvolgimento diretto o indiretto di merci pericolose.

<u>Capitolo IV – Modalità di Gestione dell'Emergenza</u>

IV.1 Livelli di allarme

Ai fini della gestione dell'emergenza, si distingue una fase di preallarme e due livelli di allarme, come di seguito indicato:

- Preallarme (per limitare i falsi allarmi);
- Allarme di I livello;
- Allarme di II livello.

In caso di preallarme, occorre controllare l'attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, avviare la fase di allarme corrispondente. In caso di falso allarme, il RdC dovrà redigere un apposito rapporto.

Si definisce allarme di I livello, un allarme che interessa apparecchiature e/o un'area limitata della LdS; quando non è in pericolo l'incolumità delle persone e non vi è soggezione per la circolazione dei treni, quando non vi è pericolo per l'ambiente esterno e gli addetti alla gestione delle emergenze possono risolvere l'emergenza senza il ricorso ad Enti esterni.

Si definisce allarme di II livello, un'emergenza tale da mettere in pericolo l'incolumità delle persone e da compromette la circolazione dei treni, quando interessa più aree dell'impianto e tende a estendersi verso l'esterno. Un allarme di II livello richiede l'intervento dei servizi di soccorso pubblico e potrebbe richiedere l'evacuazione della LdS.

Quando non è possibile risolvere un allarme di I livello, si rientra in un'emergenza di II livello.

Se trattasi di emergenza estesa (di II livello), che richiede l'intervento di esterni, quali i VVF con personale e mezzi, è necessario che ciò avvenga in assenza di circolazione ferroviaria.

Al termine dell'emergenza, in tutti i casi sopraelencati, occorre adoperarsi per il ripristino delle normali attività.

IV.2 Organizzazione nella gestione dell'emergenza

Chiunque accerti o comunichi all'Attivatore una situazione di emergenza è definito "Segnalatore dell'Emergenza".

Il **Segnalatore dell'Emergenza** è colui il quale accerta la presenza di inconvenienti derivanti da calamità naturali, nubi tossiche, fughe di gas, ovvero la fuoriuscita di una qualsiasi sostanza da ferro cisterne o da carri, rileva un'alterazione del normale assetto di viaggio di uno di tali veicoli in movimento o in sosta, la presenza di un incendio nel piazzale, la presenza di un incendio del materiale rotabile, dei fabbricati, dei depositi, oppure viene a conoscenza di situazioni di pericolo non derivanti dall'esercizio ferroviario, e comunica immediatamente l'evento all'**Attivatore dell'Emergenza**. In caso d'imminente pericolo, il Segnalatore dell'Emergenza può attivare direttamente i soccorsi esterni, informando, immediatamente dopo, l'Attivatore dell'Emergenza.

Il responsabile dell'attivazione dell'emergenza per la LdS di Nola Interporto è individuato nella figura del RdC, presente in turnazione h24 (tel. FS 985/843/309; cellulare 3138096033).

L'attivatore dell'emergenza è colui il quale:

- Apprende tutte le informazioni fornite dal segnalatore e verifica la pertinenza della segnalazione;
- Valuta lo scenario incidentale, ne definisce l'entità ed attiva la procedura operativa;

- Acquisisce tutte le informazioni attinenti a eventuali merci pericolose coinvolte mediante la consultazione del software INFOMP (da PIC). Nel caso in cui sia impossibilitato a consultare il software, può contattare il DCCM e ricevere da quest'ultimo le informazioni occorrenti.
- Predispone l'attuazione di eventuali provvedimenti cautelativi riportati nelle norme di comportamento delle schede attinenti le MP interessate;
- Nel caso in cui l'intervento dei soccorsi esterni sia stato richiesto direttamente dal segnalatore dell'emergenza, verifica l'attendibilità dell'allarme e ne comunica l'esito al Gestore dell'Emergenza.

Il **Gestore dell'Emergenza** è il DCCM che ha il compito, su attivazione del RdC, di promuovere l'intervento di eventuali soccorsi e di coordinare tutte le fasi della gestione dell'emergenza, con particolare riguardo alla circolazione dei treni. L'esecuzione di tali compiti spetta al DCCM anche nel caso in cui l'intervento dei soccorsi esterni sia stato richiesto direttamente dal Segnalatore o dall'Attivatore dell'emergenza. Attiva, se ritenuto opportuno, le procedure di emergenza previste. In caso d'intervento dei VVF, il DCCM cede il coordinamento delle attività ai capi squadra dei VVF intervenuti sul posto, fornendo attività di supporto anche mediante l'applicativo PIC-Gestione Emergenze.

Il DCCM, secondo il livello dell'emergenza, deve assolvere i seguenti compiti:

- -richiede l'intervento di VVF, Soccorso sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati;
- -attiva tutte le procedure ed i flussi informativi previsti dalle disposizioni normative vigenti in materia di MP (se necessario);
- -avvisa il Referente dell'IF eventualmente interessata che a sua volta predispone per l'avviso delle ditte mittenti e destinatarie coinvolte nell'emergenza;
- -all'arrivo dei VVF, lascia a questi il coordinamento delle attività di soccorso urgente;
- -terminato l'intervento dei VVF, riprende il coordinamento delle attività, individuando la necessità della permanenza degli altri enti intervenuti, a supporto di un eventuale soccorso tecnico;
- -dispone la cessazione dell'emergenza;
- -al termine dell'emergenza, si adopera per il ripristino delle normali attività.

Presso la LdS di Nola Interporto è presente, inoltre, personale formato, addestrato ed aggiornato periodicamente all'emergenza incendio e primo soccorso sanitario (appartenente a RFI, IIFF, imprese appaltatrici). Tale personale, individuato come **Addetto all'Emergenza**, è individuato per allertare, soccorrere e attuare ogni possibile e necessaria azione a protezione di persone e di beni, senza mai mettere a repentaglio la propria od altrui incolumità.

Il personale non direttamente coinvolto nella gestione dell'emergenza deve, comunque, non appena ricevuto l'avviso di emergenza:

- Cessare ogni lavoro e/o attività;
- Fermare tutte le apparecchiature che possono provocare inneschi di fiamma;
- Attenersi scrupolosamente alle istruzioni ricevute dagli addetti all'emergenza;
- Fermare tutti i veicoli, spegnere i motori ed allontanarsi;
- Lasciare libere le linee telefoniche;
- Allontanarsi dal luogo di lavoro seguendo la segnaletica di sicurezza;
- Non intralciare, in alcun modo, le attività dei soccorritori.

Si ribadisce che l'intervento diretto sull'evento incidentale, in presenza di allarme di II livello, rientra nella competenza istituzionale dei VVF.

Nell' Allegato n.1 sono riportate le norme di comportamento in caso di emergenza.

IV.3 Comunicazione

Quando	ne	lla ges	tione	dell'emergenz	za si renda	neces	sar	io interfac	ciarsi nell	imme	ediato c	on l	e autorità
esterne	(i	VVF	e/o	l'Emergenza	Sanitaria	118),	è	richiesto	l'impiego	del	seguen	te 1	nessaggio
convenz	ion	ale:											

"PRONTO. QUI E' IL DI

E' RICHIESTO IL VOSTRO INTERVENTO PRESSO PER (indicare in breve il tipo di evento specificandone il tipo di emergenza e l'entità).

SONO COINVOLTE N°... PERSONE. CI SONO N°... FERITI.

L'INGRESSO CARRABILE PIÙ VICINO E' SITO IN VIA BOSCOFANGONE, LOTTO C (oppure LOTTO O).

STAZIONE INTERNA AL "CIS NOLA" CON COORDINATE GPS: 40,96876 – 14,46730.

IL MIO NOMINATIVO E'...... IL MIO NUMERO DI TELEFONO E'.....".

In caso di emergenza che coinvolga le merci pericolose, comunicare anche le seguenti informazioni:

- Tipologia della merce pericolosa coinvolta (cod. ONU, cod. pericolo) ed entità del rilascio/gocciolamento di merce pericolosa;
- Condizioni metereologiche;
- Eventuali altre informazioni.

Gli schemi di chiamata di riferimento sono i seguenti:

Ai vigili del fuoco in CASO DI INCENDIO

Sono _ (nome cognome e qualifica) di RFI, chiedo il vostro intervento per incendio sviluppatosi nell'ambit della stazione di;						
•	; (ed eventualmente) trattasi di sostanza pericolosa il cui numero					
L'incendio è di lieve / grossa entità;						
L'accesso all'area dell'emergenza è dal passo carraio	di via					

Ai vigili del fuoco in CASO DI RILASCIO, SPANDIMENTO DI SOSTANZA PERICOLOSA

Sono _ (nome cognome e qualifica) RFI, chiedo il vostro intervento per rilascio/spandimento di sostan	
pericolosa da ferro cisterna causato da: (perdita da flangia, bocchettone, foro ecc.), nell'ambito de	ella
stazione di;	
Il materiale interessato è; (ed eventualmente) trattasi di sostanza pericolosa il cui num ONU è, e il suo numero di pericolo è;	ero
La portata del rilascio è lieve / consistente;	
L'accesso all'area dell'emergenza è dal passo carraio di via	

Edizione Giugno 2024 II Responsabile di scalo 21 di 31 Ferdinando Di Micco

Al Pronto Soccorso in CASO DI EMERGENZA SANITARIA

Sono _ (nome cognome e qualifica) _RFI, Segnalo la necessità di urgente invio di mezzi di soccorso nella stazione di per lievi o gravi condizioni di malore di N lavoratori e/o persone a causa di:
ferite e/o ustioni subite per,
intossicazioni da (specificare la sostanza tossica)
L'accesso carraio per giungere al luogo degli infortunati è da via
Gli schemi di annuncio di riferimento sono i seguenti:
SCHEMA DI ANNUNCIO "STATO DI EMERGENZA"
Caso di "Preallarme"
Considerato il tipo di emergenza, non si ritiene opportuno effettuare annuncio a mezzo diffusione sonora. Casi e situazioni particolari dovranno essere valutati, di volta in volta, dal Preposto (RdC).
Caso di " Allarme"
"Attenzione, attenzione, annuncio di allarme (ripetere due volte);
Si avvisa tutto il personale FS e tutte le persone presenti nell'impianto che per (specificare il tipo di anormalità) si dichiara lo stato di allarme.
Tutto il personale in servizio è pregato di attenersi scrupolosamente alle disposizioni previste per il caso di "emergenza estesa".
Tutte le persone presenti in Impianto:
• Sono pregate di raccogliersi rapidamente nel punto di raduno Piazzale adiacente il Posto Movimento, in prossimità del cancello d'ingresso e di attendere le disposizioni che saranno successivamente comunicate. Oppure
• Sono pregate di allontanarsi dall'Impianto.
CESSAZIONE DELLO "STATO DI ALLARME"
"Attenzione, attenzione, da questo momento è cessato lo stato di allarme; le attività lavorative possono riprendere regolarmente".
SCHEMA DI ANNNUNCIO ESERCITAZIONI
Per le esercitazioni, come previsto dal MAS, dovranno essere erogati i seguenti annunci sonori: "Attenzione!
Avvisiamo che dalle ore si svolgerà una simulazione d'emergenza nella LdS di Nola Interporto".

Poco prima dell'inizio dell'esercitazione:

"Attenzione! Avvisiamo che è in corso una simulazione di emergenza. Vi invitiamo a seguire le indicazioni del personale addetto. Ringraziamo per la collaborazione."

Al termine dell'esercitazione:

"Attenzione! Avvisiamo che la simulazione di emergenza è terminata. Ringraziamo per la collaborazione."

Il Responsabile di scalo 22 di 31 Ferdinando Di Micco

Capitolo V - Procedure operative per la gestione dell'emergenza

In riferimento alle emergenze ipotizzate, si illustrano, di seguito, le procedure operative che il RdC deve seguire in caso di:

• Incendio in fase iniziale, circoscritto e facilmente controllabile

Spegnimento del principio d'incendio con i mezzi di estinzione a disposizione con l'avvertenza di:

- non utilizzare acqua in presenza di condutture o apparecchiature elettriche;
- eliminare l'alimentazione di combustibile (chiusura valvola gas, allontanare altro materiale);
- tenere una posizione sopravvento;
- aerare gli ambienti chiusi dopo l'utilizzo di estintori a CO₂;
- evidenziare, nel rapporto conclusivo, i mezzi di estinzione usati affinché vengano reintegrati.

• Incendio non estinguibile con i mezzi e le risorse a disposizione

Diramare, in funzione della gravità dell'emergenza, gli avvisi al Gestore dell'emergenza:

- Comunicare il codice ONU (parte inferiore della tabella arancione) ed il codice di pericolo (parte superiore della tabella arancione). Qualora non si sia in grado di reperire il codice ONU, si dovranno ricercare tutti i dati utili (numero del carro, posizione del carro in composizione, ubicazione e numero dell'unità di carico, in caso di trasporto intermodale) per avere la possibilità, attraverso la scheda di emergenza, di risalire al codice;
- Consultare la scheda di emergenza per conoscere i rischi presenti e le azioni da attuare (le cautele da usarsi sono riportate anche nelle schede di pericolo);
- Dare immediata comunicazione dell'emergenza al DCCM di Napoli;
- Ricevere il treno, o scartare il/i veicolo/i, nel binario individuato (IV, V o VI binario), il più lontano possibile da altri veicoli e dai fabbricati;
- Informare i presenti (con ripetuti annunci) dell'attivazione dell'emergenza;
- Disporre, se necessario, l'evacuazione dell'impianto;
- Allontanare il personale e le persone estranee dal luogo dell'emergenza in direzione sopravvento;
- Vietare l'accesso alla zona interessata ai non addetti ai soccorsi;
- Non consentire comportamenti che possono alimentare l'incendio;
- Evitare il contatto con i materiali fuoriusciti se non in possesso di adeguati DPI;
- Provvedere alla chiusura delle valvole di alimentazione di gas, spegnimento di impianti di condizionamento, disalimentazione elettrica delle aree interessate all'incendio;
- Valutare con il DCCM l'interruzione della circolazione e la tolta tensione alla linea di contatto;
- Facilitare l'intervento dei mezzi di soccorso con l'apertura dei varchi d'accesso;
- Fornire ai soccorritori le notizie utili di cui si è in possesso;
- Rimanere a disposizione dei soccorritori;
- Restare in luogo sicuro sino alla dichiarazione di cessato pericolo;
- Al rientro dell'emergenza, redigere rapporto dell'accaduto evidenziando i mezzi di estinzione impiegati per i quali, in seguito, si provvederà al reintegro ed all'eventuale bonifica ambientale.

• Emergenza ambientale: spandimenti, nubi tossiche, fuga di gas

Chiunque rilevi (a seguito di svio, urto di manovra o in condizioni normali) un rilascio di gas o vapori, con o senza fiamma, un gocciolamento di liquido da un tappo, da una fessura o da una valvola, deve avvisare il superiore diretto e l'Attivatore dell'Emergenza indicandone l'entità, i numeri ONU e codice di pericolo ed eventualmente il tipo di etichetta presente cautelandosi e restando a distanza e sopravvento ed evitando contatti con i materiali fuoriusciti, se non in possesso di adeguati DPI.

Nel caso di spandimenti, nubi tossiche, fughe di gas bisogna agire, di conseguenza, come di seguito riportato:

- Diramare, in funzione della gravità dell'emergenza, gli avvisi secondo quanto indicato nella scheda operativa del gestore dell'emergenza;
- Conoscere il codice ONU (parte inferiore della tabella arancione) ed il codice di pericolo (parte superiore della tabella arancione);
- Qualora l'Attivatore non sia in grado di reperire il codice ONU, dovrà ricercare tutti i dati utili (numero del carro, posizione del carro in composizione, ubicazione e numero dell'unità di carico, in caso di trasporto intermodale) per dare la possibilità al DCCM di risalire al codice;
- Consultare la scheda di emergenza, per conoscere i rischi presenti e le azioni da attuare (le cautele da usarsi sono riportate anche nelle schede di pericolo);
- Dare immediata comunicazione dell'emergenza al DCCM di Napoli;
- Informare i presenti, mediante ripetuti annunci, dell'attivazione dell'emergenza;
- Disporre, se necessario, l'evacuazione dell'impianto;
- Allontanare il personale e gli estranei dal luogo dell'emergenza, in direzione sopravvento;
- Accertarsi che non vi siano persone rimaste nei locali o nell'area dell'emergenza;
- Vietare l'accesso alla zona interessata ai non addetti ai soccorsi;
- Impedire comportamenti che possano causare incendi;
- Provvedere, se possibile, alla chiusura dei rubinetti gas e acqua;
- Valutare con il DCCM l'interruzione della circolazione;
- Valutare con il DCCM la tolta tensione alla linea di contatto;
- Facilitare l'intervento dei mezzi di soccorso con l'apertura dei varchi d'accesso;
- Fornire ai soccorritori le notizie utili di cui si è in possesso;
- Rimanere a disposizione dei soccorritori;
- Restare in luogo sicuro sino alla dichiarazione di cessato pericolo;
- Al rientro dell'emergenza, redigere rapporto dell'accaduto evidenziando i mezzi di estinzione impiegati per i quali, in seguito, si provvederà al reintegro ed all'eventuale bonifica ambientale.

Deragliamenti e collisioni

In caso di emergenza determinata da deragliamento e collisione dei carri in fase di manovra o durante l'arrivo o la partenza del treno nonché in caso di collisione durante la movimentazione delle UTI, tutti i provvedimenti relativi sono previsti nel "Manuale Operativo per la Gestione delle Anormalità Rilevanti od Incidenti di Esercizio" (MOGARIE).

Si riportano, di seguito, i provvedimenti che l'AdC deve adottare in caso d'inconveniente o incidente che coinvolge o rischia di coinvolgere merci pericolose come da All.1 dell' "Estratto delle Norme del RID e della Legislazione vigente riguardante il trasporto ferroviario di merci pericolose" nell'edizione corrente.

In caso d'inconveniente o incidente che possa sopravvenire durante le operazioni di manovra, l'AdC deve prendere le seguenti misure, se queste possono esser adottate in modo sicuro:

- arrestare il movimento di manovra in un luogo appropriato tenendo conto del tipo di pericolo (es. incendio, perdita merce caricata,...), dei luoghi (es. galleria, zona abilitata,...), e delle possibili misure dei servizi di pronto intervento (accessibilità, evacuazione,...), se del caso, d'intesa con il manovratore e/o il RdC;
- mettere il mezzo di trazione fuori servizio secondo le istruzioni di utilizzazione;
- evitare le possibili cause di accensione, in particolare non fumare né utilizzare una sigaretta elettronica o un dispositivo simile, né accendere un qualunque equipaggiamento elettrico;
- avvertire il manovratore e/o il RdC fornendo informazioni per quanto possibile sull'inconveniente o incidente;
- indossare i prescritti indumenti ad alta visibilità quando si lascia il mezzo di trazione;
- allontanarsi dalle immediate vicinanze del luogo dell'inconveniente o dell'incidente ed invitare le altre persone ad allontanarsi;
- non camminare sulle sostanze sparse sul suolo né toccarle ed evitare di inalare le esalazioni, i fumi, le polveri ed i vapori rimanendo sopravvento;
- mettersi al riparo tenendosi lontano dalle finestre, tenersi lontano da zone basse;
- togliere ogni indumento contaminato e metterlo in un luogo appropriato in vista della sua eliminazione;
- rispettare ogni altra eventuale particolare prescrizione riportata dal Piano Generale di Emergenza.

V.1 Disalimentazione e messa fuori tensione e in sicurezza della linea di contatto

Per consentire l'accesso dei VVF nell'Infrastruttura Ferroviaria e consentire loro di espletare le operazioni di competenza, è necessaria la messa fuori tensione e la messa in sicurezza della linea di contatto. Realizzandosi tale necessità il RdC, trasmetterà al DOTE Napoli la richiesta di fuori tensione.

La conferma di fuori tensione non costituisce autorizzazione ad avvicinarsi alle linee elettriche disalimentate: prima di poter compiere qualsiasi intervento, i conduttori elettrici devono esser collegati a terra a mezzo di fioretti di corto circuito, operazione che dev'essere eseguita dall'AM TE di RFI il cui intervento è attivato dal RdC per il tramite del CEI Napoli.

Il RdC, dopo aver ricevuto dall'AM TE la conferma registrata (M40) dell'avvenuta esecuzione delle operazioni di competenza, potrà concedere il Nulla osta registrato (M40) all'inizio dell'intervento, con ritiro di copia firmata, al Responsabile della squadra dei VVF con conferma della messa fuori tensione e della messa in sicurezza della LdC.

Cessata la necessità della fuori tensione, il Responsabile della squadra dei VVF intervenuta consegnerà apposita comunicazione registrata (M40) al RdC. Questi comunicherà il nulla osta alla rimessa in tensione della LdC all'AM TE che provvederà secondo quanto previsto.

25 di 31

<u>Capitolo VI – Modalità di gestione delle soste prolungate per la terminalizzazione</u>

In presenza di ritardi nella circolazione dei treni o nella messa a disposizione dei carri in partenza occorre riservare priorità all'attività di terminalizzazione delle merci pericolose affinchè le "soste tecniche" previste dal "M53 Manovre Integrato" non siano ingiustificatamente prolungate.

Pertanto il RdC di Nola Interporto dovrà avvisare tempestivamente l'agente designato dell' IF per attivare le modifiche necessarie al programma di manovra, in funzione dell'approntamento o della terminalizzazione delle merci pericolose.

In particolare:

- nel caso di sensibili ritardi nell'approntamento del materiale rispetto ai tempi previsti dal "M53 Manovre Integrato", l'agente designato dell'IF dovrà comunicare al RdC, con il massimo anticipo possibile, il ritardo della messa a disposizione del materiale specificando che il programma di inoltro col treno programmato verrà rispettato. Il RdC, verificato che detto ritardo non determini disservizi nel programma di manovra ed il prolungamento della sosta tecnica prevista, autorizzerà l'estrazione del materiale dal Raccordo. Nell'impossibilità di compatibilizzare il programma di manovra e/o di garanzia nell'inoltro programmato dei carri contenenti MP, il RdC non autorizzerà l'estrazione del materiale dal Raccordo, dandone avviso all'agente designato dell'IF. Inoltre, avviserà anche il Responsabile di Scalo di RFI;
- nel caso di sensibili scostamenti sull'orario di arrivo del treno (anticipo o ritardo), il RdC dovrà verificare che detto scostamento non determini un prolungamento della sosta delle merci pericolose in stazione ovvero, in accordo con l'agente designato dell'IF, apporterà le necessarie modifiche al prospetto "M 53 Manovre Integrato" tenendo presente che le manovre necessarie all'introduzione delle merci pericolose nel Raccordo TIN devono essere eseguite in via prioritaria rispetto ad altre eventualmente programmate. Nel caso in cui si preveda che detto ritardo causi un prolungamento della prevista sosta tecnica, il RdC adotterà i provvedimenti che saranno indicati di seguito.

Quindi, qualora la "sosta tecnica" si protragga oltre il tempo previsto dal prospetto M53 Manovre Integrato, esso è da considerarsi "sosta oltre il periodo programmato".

In tal caso, il RdC dovrà darne tempestiva comunicazione al DCCM di Napoli comunicando la natura delle merci.

A titolo di esempio, si riportano i seguenti casi di sosta non programmata:

- 1) Soppressione treno, atto partenza;
- 2) Ritardo nella presentazione in servizio del Personale dell'IF;
- 3) Richiesta di locomotiva di soccorso;
- 4) Interruzione accidentale:
 - a) della linea
 - b) del raccordo;
- 5) Treno che per ritardo dovesse arrivare in stazione dopo il termine dell'orario di apertura del Raccordo TIN.

Qualora la sosta superi i tempi previsti (casi 1, 2, 3, 4a), il RdC deve provvedere per il ricovero del materiale sui binari del Raccordo. Nel caso in cui ciò non fosse possibile (caso 4b), il RSMT/RFI, o, in sua assenza, il Reperibile dell'Unità Circolazione di Salerno, avvisato dal DCCM, concorderà con il RSMT/IF la nuova programmazione d'inoltro dei carri contenenti merci pericolose, anche in restituzione

all'impianto mittente, al fine di evitarne la sosta nello scalo. Qualora si verifichi la contemporaneità dei casi 4a e 4b, il materiale dovrà sostare sul VI binario, presenziato permanentemente dal personale dell'IF che svolge il servizio di manovra in autoproduzione debitamente formato. Nel caso in cui tali trasporti abbiano in composizione GPL (cod. ONU 1925), il DCCM dovrà avvisare anche i Vigili del Fuoco.

Qualora si verifichi la necessità di prolungare il periodo di apertura del Raccordo (caso 5), in relazione al ritardo in arrivo del trasporto di merci pericolose, il RSMT/IF dovrà provvedere per il prolungamento del servizio stesso, dandone conferma al RSMT di RFI.

<u>Capitolo VII – STRUMENTI ED ATTIVITA' DI SUPPORTO ALLE</u> PROCEDURE ORGANIZZATIVE

Per quanto concerne la gestione delle emergenze "merci pericolose" legate ad incidenti durante il trasporto delle stesse, sono adottate specifiche disposizioni al fine di monitorare in tempo reale il percorso dei trasporti di merci pericolose nel sistema informativo PIC-WEB. In particolare, la gestione delle eventuali emergenze che interessano trasporti di merci pericolose è supportata dall'utilizzo dell'applicativo INFOMP che, attraverso il numero ONU identificativo della merce ed alla sua etichettatura, riporta le principali norme comportamentali che il personale deve adottare in situazioni di anormalità. In caso di indisponibilità del predetto software, il RdC può rivolgersi al DCCM per reperire le informazioni di cui sopra.

L'UM è dotato di apposito presidio normativo (raccolta delle pubblicazioni di servizio), comprensivo dell'edizione corrente del RID.

VII.1 Formazione, informazione e addestramento del personale

Oltre alla formazione prescritta dagli obblighi di legge, il personale coinvolto nelle potenziali emergenze deve essere informato, formato ed addestrato allo svolgimento del ruolo che è chiamato a ricoprire.

I nominativi degli agenti formati per intervenire nei casi di emergenza con relativi recapiti telefonici e dati utili sono indicati nella tabella che costituisce **l'Allegato n. 2.a** e nella tabella che costituisce **l'Allegato n. 2b** oltre ad essere esposti nell'ufficio movimento, in prossimità della bacheca in prossimità della postazione informatica ad uso del RdC. L'elenco del personale GTS che ha eseguito tirocinio pratico a Nola Interporto costituisce **l'allegato n.2e.**

Le esigenze formative sono pianificate ogni anno nel Piano della Formazione.

VII.2 Esercitazioni periodiche di emergenza

Si riportano le registrazioni di tutte le esercitazioni periodiche di emergenza con descrizione dell'evento simulato con specifica tipologia ("sit down", "stand up" e "get out").

Con cadenza annuale, a cura del Responsabile di Scalo di RFI, è organizzata un'esercitazione periodica di emergenza, con la disamina di uno scenario incidentale, la cui riproduzione, secondo gli schemi del diagramma di flusso del PGE, consente di testare la validità delle procedure ed i comportamenti del personale preposto all'emergenza.

In allegato a tale documento si riporta tabella di registrazione delle esercitazioni eseguite e raccolta dei verbali di tutte le esercitazioni periodiche di emergenza effettuate (Allegati 3a, 3b).

VII.3 Revisione

Le revisioni saranno apportate alle presenti PO nei seguenti casi:

- -modifiche infrastrutturali, ambientali e logistiche dell'ambito di applicazione del piano;
- -modifica delle attività lavorative;
- -modifiche organizzative, normative, legislative;
- -nuovi rischi per la sicurezza/impatti ambientali e/o modifiche di quelli esistenti;

- -ritorni di esperienza da incidenti o situazioni di emergenza;
- -eventuali evidenze scaturite da esercitazioni di simulazioni delle emergenze.

Le revisioni sono da riportare nella tabella in prima pagina.

VII.4 Distribuzione

Il Datore di Lavoro assicura la distribuzione delle PO della propria Unità Produttiva al Datore di Lavoro proprietario/gestore dell'Asset.

Le PO sono distribuite alla LdS di Nola Interporto con Lista di Distribuzione come da Procedura SIGS in vigore a cura di U.C. Salerno.

La lista di distribuzione delle PO costituisce l'allegato n.7.

ALLEGATI ALLE PROCEDURE ORGANIZZATIVE

N. ALLEGATO	NOME ALLEGATO		DATA
ALLEGATO 1	Norme di comportamento		24/06/2024
ALLEGATO 2	Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza e riferimenti utili	2a: Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza e riferimenti utili	30/03/2023
		2b: Recapiti telefonici utili	30/03/2023
		2c: Nomina responsabile di scalo RFI	17/06/2024
		2d: Nomina responsabile di scalo GTS RAIL	09/02/2023
		2e: Nomina responsabile di scalo Medway Italia Srl	10/05/2024
		2f: Elenco del personale abilitato da GTS che ha eseguito tirocinio pratico a Nola Interporto	07/02/2023
		2g: Elenco del personale abilitato da Medway Italia Srl che ha eseguito tirocinio pratico a Nola Interporto	18/06/2024
ALLEGATO 3	Esercitazioni periodiche di emergenza	3a: Esercitazioni periodiche di emergenza	13/05/2024
		3b: Verbale esercitazione periodica di emergenza	30/11/2020
		3c: Piano di Emergenza interno Nola Interporto redatto da GTS RAIL	14/11/2023
		3d: Piano di Emergenza interno Nola Interporto redatto da Medway Italia Srl	03/05/2023
ALLEGATO 4	Planimetrie e documentazione tecnica	4a: Piano schematico IS LdS Nola Interporto	11/04/2018
		4b: Planimetria generale di Interporto Campano	14/02/2023
		4c: Planimetria Ufficio Movimento Nola Interporto	05/12/2022
		4d: Cartina aree di giurisdizione di IC, del TIN e dell'impianto manutentivo ALSTOM	14/02/2023
		4e: Cartina topografica dell'Asset di "Interporto Campano" con inquadratura dei lotti C ed O	14/02/2023
		4f: Planimetria sentieri sicuri	14/02/2023
		4g: Planimetria attraversamenti fognari	30/09/1997
		4h:Planimetria della rete idrica antincendio con indicazione degli idranti stradali	14/02/2023
		4i: Planimetria AREA DI TRIAGE, ACCESSI CARRABILI E PEDONALI	14/02/2023
ALLEGATO 5	Accordi tra Imprese Ferroviarie e Ditte speditrici	5a: Accordi fra Imprese Ferroviarie e Ditte speditrici e destinatarie	07/02/2023
	e destinatarie	5b: Accordi fra Imprese Ferroviarie e Ditte speditrici e destinatarie Medway Italia Srl	31/07/2023

		5c: Norme per le attività di sicurezza Nola Interporto GTS Rail	07/02/2023
		5d: Norme per le attività di sicurezza Nola Interporto Medway Italia Srl	30/09/2023
		5e: Organizzazione dei servizi di manovra (DOM) GTS Rail	14/03/2024
		5f: Organizzazione dei servizi di manovra (DOM) Medway Italia Srl	07/04/2023
ALLEGATO 6	6a: Lista delle IF presenti e delle merci pericolose terminalizzate		14/02/2023
ALLEGATO 7	Piano di security RFI		28/06/2024
ALLEGATO 8	Lista di distribuzione delle PO		28/06/2024
ALLEGATO 9	Registro tracciamento Merci Pericolose		

Allegato 1

Norme di Comportamento

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Norme Comportamentali	
Vicedirezione Generale Operation Direzione Circolazione Orario		FOGLIO
Circolazione e Orario Area Napoli	Stazione di NOLA INTERPORTO	1 di 4
Unità Circolazione Salerno		

NORME DI COMPORTAMENTO IN CASO DI EMERGENZA UC Salerno Stazione di Nola Interporto

- 1. MANTENERE LA CALMA. NON FARSI PRENDERE DAL PANICO
- 2. SEGUIRE LE ISTRUZIONI DI SEGUITO RIPORTATE PER UN ESODO RAPIDO E ORDINATO

MISURE PREVENTIVE

- ✓ E' vietato fumare e fare uso di fiamme libere.
- ✓ E' vietato modificare o manomettere gli impianti elettrici ed utilizzare mezzi ed apparecchiature non conformi alle norme e non idonei all'uso previsto.
- ✓ E' vietato ingombrare le vie di fuga e i luoghi dove si trovano i mezzi antincendio.
- ✓ Evitare l'accumulo di carta e/o materiali in genere, soprattutto in prossimità di uscite di sicurezza o sorgenti di calore.
- ✓ Appendere il vestiario lontano dai radiatori, dalle lampade incandescenti e fonti di calore similari.
- ✓ Chiunque rilevi situazioni non rispondenti a quanto sopra indicato, deve darne notizia immediata al Servizio di Protezione e Prevenzione.





Norme Comportamentali

Vicedirezione Generale Operation Direzione Circolazione Orario Circolazione e Orario Area Napoli Unità Circolazione Salerno

Stazione di NOLA INTERPORTO

FOGLIO 2 di 4

IN CASO DI EMERGENZA

Chiunque rilevi fatti anomali che possano far pensare ad una situazione di pericolo/emergenza che non possa essere prontamente risolta, deve avvisare l'attivatore dell'emergenza al fine di un intervento degli addetti.

In caso di incendio:

- ✓ Compatibilmente con le proprie capacità e senza compromettere la propria e l'altrui incolumità, utilizzare i mezzi antincendio disponibili
- ✓ Qualora l'incendio sia tale da rendere vano o inefficace detto intervento, dare l'allarme azionando il pulsante d'emergenza più vicino, oppure con altri mezzi disponibili, anche a voce e telefonare ai numeri d'emergenza.



+



3138046089 985843309 118
SERVIZIO MEDICO
D'URGENZA

115 VIGILI DEL FUOCO

(ATTIVATORE EMERGENZA RdC NOLA INTERPORTO)



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Norme Comportamentali	
Vicedirezione Generale Operation Direzione Circolazione Orario Circolazione e Orario Area Napoli Unità Circolazione Salerno	Stazione di NOLA INTERPORTO	FOGLIO 3 di 4

IN CASO DI EVACUAZIONE

- √ E' vietato servirsi degli ascensori.
- ✓ Evitare di correre, spingersi ed urlare.
- ✓ Abbandonare rapidamente i locali seguendo i cartelli indicatori in conformità alle istruzioni impartite dall'attivatore/addetti all'emergenza.
- ✓ Portarsi con ordine all'interno delle zone protette o lasciare l'edificio attraverso le apposite uscite.
- ✓ Il personale non in grado di muoversi autonomamente attenda con calma l'arrivo dei soccorritori incaricati.



RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	Norme Comportamentali	
Vicedirezione Generale Operation		
Direzione Circolazione Orario	Storione di NOLA INTERDORTO	FOGLIO
Circolazione e Orario Area Napoli	Stazione di NOLA INTERPORTO	4 di 4
Unità Circolazione Salerno		

MEZZI DI SPEGNIMENTO

Idranti ad acqua (<u>non utilizzare su impianti elettrici</u>)

Estintori portatili o carrellati





(ad uso esclusivo del personale appositamente formato)



Allegato 2a

Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza e riferimenti utili

ALLEGATO 2a

<u>Elenco del personale coinvolto nella gestione delle emergenze e</u> riferimenti utili

COGNOME E NOME	FORMAZIONE	FORMAZIONE	FORMAZIONE SCALI	FORMAZIONE
	Antincendio DM	Primo Soccorso	TERMINALI E MERCI	PREPOSTO
	10.03.98		PERICOLOSE	
Castaldo Lorenzo Giovanni	12/03/2019	26/10/2021	13/12/2022	16/05/2019
Oliva Giuseppe	17/10/2018	05/10/2021	13/12/2022	05/05/2020
De Blasio Andrea	05/12/2019	18/10/2022	13/12/2022	12/05/2020
Ciccarelli Immacolata Assunta	07/08/2020	10/06/2021	16/12/2022	19/02/2021
Sorgente Cristian	07/10/2021	24/06/2021	13/12/2022	15/01/2021
De Felice Claudio	03/02/2020	15/11/2022	13/12/2022	27/05/2020
Agati Domenico	09/09/2021	20/09/2022	13/12/2022	25/03/2020
Fontana Marco	11/02/2022	22/12/2021	16/12/2022	21/01/2022
De Giovanni Giuseppe	14/04/2022	08/06/2022	16/12/2022	29/03/2022
Carotenuto Vincenzo	09/09/2021	26/10/2021	16/12/2022	02/11/2022
Di Micco Ferdinando	04/07/2019	11/05/2021	16/12/2022	25/02/2022
Trotta Luigi	30/10/2019	05/10/2021	13/12/2022	02/11/2022
Ruocco Maria Fabiola	21/11/2019	21/06/2022	16/12/2022	02/11/2022
Mancuso Domenico	04/07/2019	14/02/2023	16/12/2022	13/01/2023

ATTIVATORI dell'emergenza del PEI	RdC in servizio presso la LdS di Nola Interporto
GESTORE dell'emergenza del PEI	DCCM in servizio presso la sala CCC di Napoli
Polfer di riferimento	Polfer Napoli
Responsabile dello scalo di RFI	RUC Salerno Di Micco Ferdinando
Responsabile di scalo della IF GTS RAIL	Danisi Sabato

^{*}Formazione Antincendio dura 5 anni dalla data indicata

^{*} Formazione Primo soccorso dura 3 anni dalla data indicata

^{*}Formazione Scali terminali e Merci Pericolose dura 1 anno dalla data indicata

^{*}Formazione Preposto dura 5 anni dalla data indicata

Allegato 2b

Recapiti telefonici unici

ALLEGATO 2b

Recapiti telefonici utili

COGNOME E NOME	RECAPITO TELEFONICO	RECAPITI TELEFONICI FS
Di Micco Ferdinando	3478572482	3138046089
Danisi Sabato		3138868635
De Felice Claudio	3276258863	3138007511
Castaldo Lorenzo Giovanni	3345637097	
Oliva Giuseppe	3396851089	
De Blasio Andrea	3382148584	
Trotta Luigi	3408493059	3138004443
Mancuso Domenico	3397264445	3138022066
Carotenuto Vincenzo	3512474397	
Fontana Marco	3420762130	
De Giovanni Gluseppe	3664548509	
Ciccarelli Immacolata Assunta	3202348481	
Sorgente Cristian	3755897423	
Agati Domenico	3296977760	
ATTIVATORI DELL'EMERGENZA	RdC Nola Interporto	945843309 3138096033
GESTORE DELL'EMERGENZA	081/56772234 081/5672107	8852234 3138044567
POLFER		8712369
VVFF	115 0815108795	
PRIMO SOCCORSO SANITARIO	118 800172155	
PROTEZIONE CIVILE	081/5125216	

Allegato 2c

Nomina responsabile di scalo RFI





Vice Direzione Generale Operation Direzione Circolazione e Orario Circolazione e Orario Area Napoli La Responsabile

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 12/6/2024
RFI-VDO.DCIO.COA.NA\A0011
\P\2024\0000381

Esercizio Unità Circolazione Salerno Sig. Ferdinando Di Micco

SALERNO

p.c. Esercizio

p.n. Pianificazione e Sicurezza Impianti

SEDE

Oggetto: Nomina Responsabile di Scalo per gli scali merci terminali e per gli scali di smistamento delle merci pericolose.

In qualità di datore di lavoro della Unità Produttiva "Circolazione e Orario Area Napoli", vista la DOr n.337/DRUO/RUNA-BA del 30/09/2022, in cui le viene assegnato il ruolo di Responsabile della Unità Circolazione Salerno, in ottemperanza alla Disposizione di Esercizio n° 3 del 21/04/2010 di RFI Direzione Tecnica.

DESIGNO

la S.V. quale "Responsabile di Scalo" per lo scalo merci di giurisdizione. Sono a carico del "Responsabile di Scalo" le incombenze e le responsabilità individuate dalla Disposizione di Esercizio 3/2010, art.3, comma 4.

Cordiali saluti.

11/06/4ch

1200









Allegato 2d

Nomina responsabile di scalo GTS RAIL











GTS RAIL S.p.A.

Capitale Sociale - € 5.758.850,00 i.v. Via Sasha Muciaccia, 15-70132 Bari - Italy tel. +39 080 5820450

Fax. +39 080 5820450 info@gtsrail.com

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di GTS Holding S.r.l. C.C.I.A.A. Bari n.502074 - P.I. 06663350723 Certificato di sicurezza unico n. IT1020220230

Prot. 2023/042/MP/MP

Merci Pericolose

GTS RAIL

Spett.le RFI S.p.A.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Circolazione Area Napoli

Responsabile U.C. Napoli

Sig. Ferdinando Di Micco c.a.

Trasmessa a mezzo e-mail: f.dimicco@rfi.it

Bari, 09/02/2023

Oggetto: Responsabile di Scalo – TMP Nola Interporto

Allegati: 1

In ottemperanza a quanto previsto dalla normativa, con la presente si comunica che:

• il Responsabile di Scalo di GTS Rail per la località di Nola Interporto è stato individuato nella persona di Sabato Danisi (contatti – e-mail s.danisi@gtsrail.com; cell. 3138868635). In particolare, il documento" GS PS.11.08.01_Rev.10" del 07/02/2023 (Allegato 1 alla presente) vale come nomina del Responsabile di Scalo, che viene distribuito e accettato in maniera digitale dal personale secondo le regole del SGS di GTS Rail;

Si comunica che il documento presenta delle frasi evidenziate in giallo che individuano le parti che hanno subito modifiche rispetto alla precedente revisione, secondo quanto previsto dal SGS di GTS Rail.

Allegati:

Allegato 1: "GS.PS.11.08.01_Classi di pericolo e circolabilità_Rev.10" del 07/02/2023;

Cordiali saluti

GTS RAIL S.p.A. Il Responsabile di Scalo

Allegato 2e

Nomina responsabile di scalo Medway Italia Srl



prot. MDW 178/2024 del 10/05/2024

Oggetto: Dichiarazione trasporto di merci pericolose – NOLA INTERPORTO

Con la presente, la scrivente IF Medway Italia srl, in possesso di Certificato di Sicurezza Unico EU1020220095 rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e comprensivo di trasporto di merci RID, ad esclusione delle classi 1 e 7,

dichiara:

- Di aver elaborato apposite procedure e posto in essere idonee misure per la gestione dell'emergenza riguardante il trasporto di Merci Pericolose;
- Di aver elaborato le procedure di controllo e verifica visiva dell'integrità e idoneità di ogni singolo carro prima della partenza;
- Di aver verificato l'adempimento di quanto previsto dal DMA 20/10/98 degli impianti di partenza e di destinazione del trasporto di merci pericolose;
- Di rispettare le disposizioni di sicurezza previste, in particolare quelle inerenti la permanenza nello scalo di carri con MP;
- Di aver in essere accordi con le ditte speditrici e destinatarie, come previsto dal DMA 20/10/98, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri;

Contestualmente, si allega la seguente documentazione:

- MDW.D.120 Procedura di emergenza MP Nola Interporto
- MDW.D.007 Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose
- Accettazione Merci Pericolose da parte del Gestore del terminal T.I.N.
- Allegato 1 elenco merci trasportate

Il Responsabile di Scalo di Medway Italia srl è:

SCIPIONE VITALE

scipione.vitale@medway.com

T: +39 02 94458702 - M: +39 375 519 2367 - GSM R: 313 887 0611

Medway Italia Srl
Direttore di esercizio
Scipione Vitale



Allegato 1

Quantitativi MP in arrivo nella LdS di Nola Interporto – anno 2023 (settembre – Dicembre)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
2	1950	20	112824
2	1950	20	28362
8	2922	886	40
8	3266	80	12528
8	3266	88	1280

<u>Quantitativi MP in partenza dalla LdS di Nola Interporto – anno 2023 (Luglio-Dicembre)</u>

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
8	1791	80	488034

Quantitativi MP in arrivo nella LdS di Nola Interporto – anno 2024 (Gennaio – 09/05/2024)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
3	1230	336	26000
3	1170	33	27000
3	1230	336	106000
3	1263	33	22023
3	1230	336	27000
3	1263	33	22023
6.1	3426	60	26000
6.1	3426	60	26000
8	3265	80	26000
8	1604	83	24300
8	1604	83	24300
9	3082	90	1464
9	3082	90	1464

Quantitativi MP in partenza dalla LdS di Nola Interporto – anno 2024 (1 container il 08/03/2024)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
8	2586	80	28000

Allegato 2f

Elenco del personale abilitato
da GTS
che ha eseguito tirocinio pratico
a Nola Interporto



Norme per le attività di sicurezza LdS Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.01

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 2

Allegato 1

Elenco del personale abilitato da GTS che ha eseguito il tirocinio pratico nell'impianto di Nola Interporto

Rev	Descrizione modifiche	Redazione			Verifica Approvazione		Approvazione	Data	Data entrata
		Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma	approvazione	in vigore
0	Prima redazione	RI	Salamone	RSGS	Lassandro	DE	Valenzano	28/06/2018	12/07/2018
1	Aggiornamento personale	RI	Junt)	RSGS	V. dassandro	DE	deful	24/01/2023	07/02/2023



Norme per le attività di sicurezza LdS Nola Interporto

CODICE **DE PdE.18.09.01**

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 2 di 2

1. Elenco del personale di GTS Rail che ha eseguito il tirocinio pratico nell'impianto

N° Identificativo	Cognome, Nome
<mark>952</mark>	Brancato Gaetano
1058	Danisi Sabato
802	Festari Fabrizio

2. Distribuzione

RΙ

IR TR

IR PDT

RSO

OSO

PdC

PDT

RS

RMP

Allegato 2g

Elenco del personale abilitato
da Medway Italia Srl
che ha eseguito tirocinio pratico
a Nola Interporto



Spett.le Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Vice Direzione Generale Operation
Direzione Circolazione e Orario
Unità Circolazione Salerno
c.a. RUC Salerno Dott. F. Di Micco

MDW 214/2024 del 18/06/2024

Oggetto: Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza – Scalo Merci Terminale di Nola Interporto

Con riferimento alla Vs. richiesta del 11/06/2024 si trasmette l'elenco del personale che opera presso lo scalo merci terminale di Nola Interporto

Cognome e Nome	Data Incarico (conoscenza impianto/linea)	Formazione Antincendio DM 10.03.98	Formazione Primo soccorso	Formazione capitolo 1.3 e 1.10.2 del RID	Recapito Telefonico
Paone Francesco	16/05/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Cibelli Antonio	04/06/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Bernardo Fabio	14/07/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Di Giacobbe Dario	08/01/2024	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Albano Alessio	16/05/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Tosti Samuele	21/05/2024	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Caridi Gianluca Alessio	13/12/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	Sala operativa Medway
Scotto Di Clemente Giovanni	01/01/2024	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	02 94458750
Musolino Alessandro	21/05/2024	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	+39 3138870610
Palombi Oscar	08/01/2024	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Di Fiore Enzo	16/05/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	
Santoro Mario	19/05/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI]
Rega Simone	18/05/2023	SI (LIVELLO 1)	SI	SI	1
Macauda Giorgio Gianni	19/02/2024	SI (LIVELLO 1)	NO	SI	

Come da procedure SGS il personale Medway svolge esclusivamente la funzione di segnalatore dell'emergenza, pertanto, in caso accerti una situazione di emergenza ha il compito di comunicare all'attivatore dell'emergenza, come definito dalle procedure d'impianto, quanto da lui riscontrato. Contestualmente il personale comunica l'emergenza alla sala operativa Medway, la quale svolge il ruolo di interfaccia ed è reperibile h24 7/7.

Cordiali saluti

Medway Italia Srl Direttore di Esercizio Scipione Vitale

Allegato 3a

Esercitazioni periodiche di emergenza

ALLEGATO 3.1

Esercitazioni periodiche di emergenza

DATA	TIPO DI ESERCITAZIONE NOTE		
23/11/2020	Principio d'incendio al treno 51089 in sosta al binario 6, avente in composizione MP codice ONU 1993 e codice 30		
21/12/2021	Prova di evacuazione	Modalità sit down	
13/05/2024	Incendio a bordo treno avente in composizione rotabile con sostanze pericolose cod. ONU 18-66 cod. PERICOLO 30		



Allegato 3b

Verbale esercitazione periodica di emergenza

Allegato 3c

Piano di Emergenza interno Nola Interporto redatto da GTS RAIL



Norme per le attività di sicurezza PEI Nola Interporto

CODICE **DE PdE.18.09.05**

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 1 di 10

PIANO DI EMERGENZA INTERNO LDS NOLA INTERPORTO

	Descrizione modifiche	Redazione		Verifica		Approvazione		Data	Data di
Rev.		Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma	approvazione	entrata in vigore
0	Prima Redazione	RSGS	Lassandro	DE	Valenzano	AU	Muciaccia	28/06/2018	12/07/2018
1	Aggiornamento Allegato 2	RSGS	Lassandro	DE	Stea	AU	Muciaccia	24/01/2023	07/02/2023
2	Aggiornamento Allegato 2	RSGS	V. dassandro	DE	deful	AU	La Man	31/10/2023	14/11/2023



Norme per le attività di sicurezza PEI Nola Interporto

CODICE **DE PdE.18.09.05**

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 2 di 10

Indice

1.	Scopo e campo di applicazione	3
2.	Documenti di riferimento	3
3.	Definizioni	3
4.	Descrizione dell'impianto	4
4.1	Ingressi e vie di esodo	5
4.2	Sistemi di rilevazione e rivelazione	5
4.3	Presidi di estinzione incendio	5
4.4	Illuminazione di emergenza	5
4.5	Presidi di primo soccorso	6
4.6	Sentieri sicuri ed intervie	6
5.	Analisi dell'attività svolta	6
6.	Rischi	6
7.	Modalità di gestione dell'emergenza	6
7.1	Livelli di allarme	6
7.2	Figure coinvolte in caso di emergenza	7
8.	Uso dei dispositivi di protezione individuale	9
9.	Sistemi di comunicazione dell'emergenza	9
10.	Personale addetto alle emergenze	10
11.	Distribuzione	10
12.	Allegati	10



Norme per le attività di sicurezza PEl Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 3 di 10

1. Scopo e campo di applicazione

Il presente documento costituisce il Piano di Emergenza Interno (PEI) per la stazione di Nola Interporto.

Il PEI è stato elaborato allo scopo di descrivere le modalità e le responsabilità per affrontare situazioni di emergenza, fin dal primo insorgere, e contenerne gli effetti, in modo da riportare rapidamente la situazione in condizioni di normale esercizio e nello specifico:

- Prevenire e limitare i danni alle persone, beni aziendali, cose ed ambiente circostante;
- Rilevare tempestivamente e correttamente gli eventi incidentali che generano una emergenza;
- Comunicare a RFI la situazione di emergenza rilevata, affinché questa possa richiedere l'intervento degli organi preposti alla gestione dell'emergenza;
- Mettere in sicurezza il personale presente nella zona interessata dall'emergenza;
- Adottare i provvedimenti tecnici ed organizzativi preliminari necessari ad isolare l'area interessata dall'emergenza;
- Assicurare la collaborazione con i servizi preposti alla gestione dell'emergenza (RFI, VV,FF, Soccorso Sanitario, Polfer, ecc.).

Il presente PEI è adottato da tutto il personale GTS e si collega al Piano Generale di Emergenza emesso da RFI.

2. Documenti di riferimento

PGE Interporto Campano Rev. 18 del 10/08/2023	Piano Generale di Emergenza ed Evacuazione per l'Interporto Campano S.p.A.
D.Lgs. 81/08	Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.
DM del 10/03/1998	Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro
DM del 20/10/1998	Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997
RID versione in vigore	

3. Definizioni

Attivatore dell'emergenza	Persona avente il compito di attivare e coordinare le attività necessarie per la gestione dell'emergenza a tutela di tutte le cose e persone presenti nel sito/luogo di lavoro e dell'ambiente. L'attivatore è individuato nella persona del DIRIGENTE MOVIMENTO .
Emergenza	Situazione imprevista che obbliga a mettere in atto misure straordinarie di



Norme per le attività di sicurezza PEI Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 4 di 10

	reazione a quanto accade. Nel presente PEI il concetto di emergenza è
	relativo sia alla sicurezza del lavoro che alla tutela dell'ambiente e si riferisce
	ad eventi quali incendi, emergenze sanitarie, sversamenti di prodotti liquidi
	pericolosi, scoppio di apparecchiature, incidenti di esercizio.
	Persona avente il compito di attivare e coordinare le attività necessarie per
Gestore	la gestione dell'emergenza a tutela di tutte le cose e persone presenti nel
dell'emergenza	sito/luogo di lavoro e dell'ambiente. Il gestore è individuato nella persona
	del Dirigente Centrale Coordinamento Movimento (DCCM)

4. Descrizione dell'impianto

La Località di Servizio di Nola Interporto è individuata, ai sensi del DM 20/10/1998, quale Scalo Merci Terminale Raccordato.

La LdS si trova all'interno dell'Interporto Campano nel Comune di Nola, via Boscofangone, lotto O – 80035 – Nola – NA – 81024.

L'impianto di Nola Interporto si trova sulla linea Cancello – Benevento (FL 128) e rientra nella giurisdizione del Reparto Territoriale Movimento di Torre Annunziata dell'unità Territoriale Sud Est Salerno – Direzione Territoriale Produzione Napoli di RFI S.p.A.

Il raccordo TIN (Terminal Intermodale Nola), allacciato nell'ambito della stazione di Nola Interporto, e collegato ai binari della stazione mediante la comunicazione n.15a/15b, è il raccordo che terminalizza le merci pericolose.

I binari assegnati per la terminalizzazione dei trasporti aventi in composizione merci pericolose sono il I, II e III dell'Area Intermodale TIN, in asset Interporto. In relazione ai vincoli impiantistici della LdS, il ricevimento e la partenza dei treni aventi in composizione trasporti di merci pericolose avvengono sul VI binario della stazione di Nola I.

Il binario VI della stazione di Nola I si trova lungo la recinzione dello scalo e consente, in caso di necessità, l'intervento dei VV.FF.

I punti di raccolta/luoghi sicuri esterni sono stati identificati nelle aree esterne ai vari capannoni che costituiscono i singoli lotti.

Nel caso in cui questi punti di raccolta, per problematiche o esigenze diverse, dovessero risultare inaccessibili o di difficile gestione, il punto di raccolta esterno dovrà essere identificato nel luogo ritenuto più sicuro e di più facile accesso all'uscita dall'edificio.

In caso di emergenza localizzata che impedisca l'uscita verso l'esterno, è necessario convogliare le persone verso un Punto di Raccolta /Luogo Sicuro Interno da determinare a seconda dell'emergenza e di dove si è verificata (scelta dinamica).

La planimetria dell'impianto è illustrata nell'allegato 1 al presente PEI.



Norme per le attività di sicurezza PEl Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 5 di 10

4.1 Ingressi e vie di esodo

Lo Scalo è completamente all'aperto e ad esso si accede attraverso la strada privata, a doppia carreggiata, che si dirama da via Boscofangone e che fiancheggia il binario VI.

Il varco di accesso, di larghezza sufficiente, con doppia sbarra di accesso e di uscita, è permanentemente presenziato da apposito personale. Anche il varco di accesso all'Area TIN, attraverso il quale si accede ai binari I – Il e III, i binari destinati al ricevimento delle MP, è munito di doppia sbarra di accesso e uscita, ed è presenziato da apposito personale, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8.00 alle ore 18.00, con esclusione del sabato e dei giorni festivi. Nelle ore e nei giorni di chiusura, l'apertura del cancello di accesso all'Area Intermodale è garantita dal personale TIN che presenzia l'accesso h24.

Le vie di esodo dello scalo coincidono con gli accessi descritti.

4.2 Sistemi di rilevazione e rivelazione

Nello scalo e nella zona di terminalizzazione delle merci pericolose non esistono impianti di rilevazione automatica delle emergenze.

Nell'Area Intermodale, nella palazzina ove sono ubicati gli uffici del Personale che presenzia l'accesso all'area TIN, vi è un sistema di diffusione sonora.

Nelle adiacenze del binario III, sul fabbricato del varco di accesso all'area TIN, è installata una manichetta per la segnalazione della direzione del vento.

L'Ufficio DM è dotato di un impianto di diffusione sonora attivo su tutto il piazzale.

4.3 Presidi di estinzione incendio

I binari I – II e III all'interno dell'Area Intermodale sono attrezzati con un sistema antincendio costituito da idranti che si allacciano a bocchette sottoposte al piano del piazzale. Gli idranti sono posizionati in corrispondenza di ogni Torre Faro della stessa area. L'impianto è supportato da una stazione di pompaggio dell'acqua, che assicura la necessaria portata e pressione del mezzo estinguente. Le chiavi di apertura dei tombini, posizionati a livello stradale, lungo i binari I – II e III all'interno del TIN, sono in consegna al Personale che presenzia l'accesso al varco e sono contenute nelle cassette degli idranti.

La verifica ed il controllo periodico degli idranti e della funzionalità della stazione di pompaggio sono effettuati, con cadenza semestrale; i controlli effettuati risultano dalla data e dall'esito della verifica, riportati sulle etichette apposte sui mezzi di estinzione d'incendio.

4.4 Illuminazione di emergenza

Lo Scalo è regolarmente illuminato da torri faro. Anche la zona di terminalizzazione delle merci pericolose è attrezzata con illuminazione di emergenza.



Norme per le attività di sicurezza PEl Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 6 di 10

4.5 Presidi di primo soccorso

Nello Scalo di Nola Interporto i presidi di Primo Soccorso sono costituiti da cassette di Primo Soccorso ubicate presso l'Ufficio del DM.

Il presidio ospedaliero più vicino è l'Ospedale Civile di Nola S. Maria della Pietà, distante circa 7 km dallo Scalo.

4.6 Sentieri sicuri ed intervie

In Allegato 1 al presente PEI è illustrata una planimetria generale con sentieri sicuri ed intervie.

5. Analisi dell'attività svolta

La LdS è permanentemente presenziata da personale addetto alle attività di circolazione di RFI S.p.A. e da personale addetto alle operazioni di manovra effettuate in autoproduzione dalle 9.00 alle 21.00.

6. Rischi

In relazione alle sostanze terminalizzate, alle condizioni di esercizio dell'attività svolta, nonché all'affollamento degli ambienti e dei luoghi dello Scalo Merci Terminale, il livello del rischio incendio è valutato medio.

In relazione alla tipologia di merce pericolosa terminalizzata, alle attività lavorative dello scalo, ed in riferimento all'analisi dei dati storici sugli incidenti, si ipotizzano i seguenti scenari incidentali:

- Emergenza incendio (con merci pericolose direttamente coinvolte o in prossimità);
- Emergenza ambientale (sversamenti, nubi tossiche);
- Emergenza crash ferroviario.

Ai rischi e agli scenari incidentali ipotizzati corrisponde il comportamento indicato in allegato 5 al presente PEI.

7. Modalità di gestione dell'emergenza

7.1 Livelli di allarme

In relazione alla gravità dell'emergenza, alle caratteristiche dello Scalo e dell'entità dello scenario incidentale, si individuano due distinti livelli di allarme:

- Preallarme;
- Allarme.



Norme per le attività di sicurezza PEI Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 7 di 10

Il preallarme è attivato in caso di situazioni di emergenza circoscritte ad un ambito locale, che possono essere affrontate e risolte con l'attivazione della relativa squadra di primo intervento, con l'ausilio delle dotazioni strutturali ed impiantistiche presenti nel luogo di lavoro, senza quindi il ricorso ai Servizi Pubblici esterni. Il preallarme è un allarme iniziale. Le segnalazioni pervengono al Responsabile di Sezione delle Unità Produttive individuate dal PGE, il quale provvede ad avvisare gli addetti alla gestione delle emergenze competenti per sezione ed il Responsabile dell'Emergenza Generale (DM).

Il Responsabile di Sezione e gli addetti alle emergenze, raggiunto il luogo dell'evento, verificano la segnalazione ricevuta e, in funzione della tipologia/entità di quanto riscontrato, provvedono ad un primo intervento. Se dopo questo primo intervento la situazione critica rientra sotto controllo, viene fornita comunicazione al Responsabile del'Emergenza Generale, che dispone il fine allarme.

Qualora la situazione di pericolo all'origine del preallarme divenga critica, nonostante l'intervento dei componenti della squadra di emergenza, ovvero interessi merci pericolose, il Responsabile della Sezione interessata dall'evento incidentale informa il DM il quale, in qualità di attivatore dell'emergenza, si attiverà per la diffusione dell'allarme a tutte le strutture operanti all'interno dello Scalo e richiederà l'intervento dei Servizi Pubblici e delle squadre di soccorso esterno.

Durante questa fase, i Responsabili di Sezione interessati all'emergenza disporranno per l'evacuazione parziale o totale del personale operante nella struttura coinvolta dall'evento incidentale.

Il personale interessato dall'evacuazione attua, seguendo le istruzioni impartite dagli addetti all'emergenza, le procedure di abbandono del luogo di lavoro e si reca presso il luogo di raccolta.

I Responsabili di sezione ricevono le informazioni circa l'abbandono dei luoghi di lavoro da parte degli addetti antincendio.

7.2 Figure coinvolte in caso di emergenza

Il presente piano di emergenza prevede le seguenti figure:

- <u>Segnalatore</u>: chi accerta la presenza di inconvenienti derivanti da calamità naturali, da nubi tossiche, da fughe di gas, da presenza di ordigni, ovvero rilevi la fuoriuscita di una qualsiasi sostanza da ferro cisterne o da carri, un'alterazione del normale assetto di viaggio di uno di tali veicoli in transito o in sosta, la presenza di un incendio nel piazzale, al materiale rotabile, ai fabbricati, ai depositi, oppure venga a conoscenza di situazioni di pericolo non derivanti dall'esercizio ferroviario; il segnalatore comunica immediatamente l'evento all'Attivatore dell'Emergenza che valuta se l'evento appare circoscritto e controllabile, adoperandosi per il suo contenimento ed eliminazione;
- Attivatore: il responsabile dell'attivazione, per lo Scalo Merci di Nola Interporto Marcianise è individuato nel DM. All'Attivatore dell'Emergenza devono confluire tutte le notizie utili affinché esse possano essere trasferite agli organi esterni



Norme per le attività di sicurezza PEl Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 8 di 10

interessati, nonché alle diverse strutture ferroviarie. L'Attivatore dell'emergenza valuta la condizione di emergenza, ne stabilisce l'entità, ed attiva la procedura ritenuta utile, avvalendosi eventualmente della collaborazione dell'Autorità di Polizia.

Nella gestione dell'emergenza, il DM coordina l'attività di tutti i presenti sul posto e, in ogni caso, di tutto il personale che, al verificarsi dell'emergenza, si pone a sua disposizione. Inoltre, nel caso di emergenza estesa, gli sono attribuiti i seguenti compiti:

- Acquisisce tutte le informazioni attinenti la merce pericolosa coinvolta attraverso la consultazione del software INFOMP e predispone per l'attuazione degli eventuali provvedimenti cautelativi riportati nelle norme di comportamento della scheda attinente la MP interessata;
- Valuta lo scenario incidentale, ne stabilisce l'entità ed attiva la procedura operativa;
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al DCCM;
- o Dispone l'eventuale evacuazione dello Scalo;
- Richiede l'intervento dei VV.FF., Soccorso Sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati;
- All'arrivo dei VV.FF., lascia loro il coordinamento delle attività per riprenderlo al termine dell'intervento;
- o Dispone per la cessazione dell'emergenza.
- <u>Gestore</u>: è individuato nel Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM), che ha il compito, su attivazione dello stesso DM, di promuovere l'intervento di eventuali soccorsi e di coordinare tutte le fasi di gestione dell'emergenza, con particolare riguardo alla circolazione dei treni. In particolare, in caso di emergenza estesa, gli sono attribuiti i seguenti compiti:
 - o richiede l'intervento dei VV.FF., Soccorso Sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati, se non già richiesto dal DM;
 - o attiva procedure e flussi informativi previsti dalla CO 309/2013 e dalle disposizioni normative vigenti in materia di MP;
 - o avvisa i referenti delle IF, perché avvisino a loro volta le ditte mittenti e destinatarie;
- Addetti all'emergenza: personale, formato ed addestrato all'emergenza incendi e
 primo soccorso sanitario, di norma preposto all'attività di manovra dei carri
 contenenti le MP ed incaricato ad intervenire per allertare, soccorrere ed attuare
 ogni azione possibile e necessaria a protezione delle persone e dei beni.
 - L'organizzazione delle squadre di primo intervento prevede quattro Responsabili di sezione, ciascuno per ogni UP, con relativa squadra di primo intervento. Tali



Norme per le attività di sicurezza PEI Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 9 di 10

squadre sono costituite dagli addetti al primo intervento delle singole unità produttive, presenti nello Scalo. Sono previste le seguenti figure:

- Responsabile di Sezione: persona adeguatamente formata e specializzata, con compiti decisionali e di coordinamento delle risorse interne inerenti la gestione delle emergenze. Il Responsabile di Sezione è il referente unico per le operazioni di coordinamento con il Piano di Emergenza Interno della UP di competenza;
- Addetto squadra di primo intervento: personale designato da ciascun datore di lavoro all'interno dello Scalo, incaricato dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione dell'emergenza;
- Addetto squadra di primo intervento chiudi fila: personale componente della squadra di primo intervento, incaricato dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione dell'emergenza. L'Addetto, prima di abbandonare i luoghi di lavoro, è tenuto a controllare che non ci siano persone, e a recarsi nei luoghi di raccolta per il conteggio del personale dipendente da comunicare al Responsabile di Sezione;
- Personale dipendente: tutto il personale dipendente, non direttamente coinvolto nella gestione dell'emergenza, che riceve adeguata informazione dalle squadre di primo intervento, nonché deve cessare ogni attività ed allontanarsi dal luogo di lavoro.

Gli allegati al presente PEI definiscono il personale che ricopre il ruolo di addetto all'emergenza e i comportamenti da adottare in caso di emergenza.

Le istruzioni da seguire sono riportate nell'allegato 5 al presente PEI.

8. Uso dei dispositivi di protezione individuale

Il personale GTS Rail non dispone di DPI specifici di auto protezione, che consentono di accedere all'area del pericolo garantendo l'incolumità personale, né è ad essi formato. Pertanto, verranno utilizzati i DPI previsti nel DVR di GTS per tutelare l'incolumità del lavoratore.

9. Sistemi di comunicazione dell'emergenza

La comunicazione dell'emergenza avviene mediante i telefoni cellulari GSM-R.

Il Posto di Comando Operativo, individuato nell'Ufficio Movimento di Nola Interporto, in cui opera il DM (attivatore dell'emergenza), e dal quale sono dirette e coordinate le differenti azioni intraprese, è dotato di:

- Postazioni telefoniche e telefax, nonché cellulare GSM-R;
- Una postazione PC, per l'utilizzo degli applicativi ASTER M3M40, ASTER VCO e INFOMP, nonché messaggeria di posta elettronica.



Norme per le attività di sicurezza PEI Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 10 di 10

10. Personale addetto alle emergenze

L'allegato 2 al presente PEI contiene i nominativi e gli incarichi del personale addetto all'emergenza.

11. Distribuzione

L'incaricato dello Staff SGS di GTS Rail cura la diffusione del PEI a tutto il personale che opera nell'impianto, come descritto nella GS PS.09.07.00, e l'invio a RFI, per l'acquisizione dei documenti agli atti del Registro Disposizioni di Servizio dell'impianto.

12. Allegati

Allegato 1: Planimetria LdS Nola Interporto

Allegato 2: Elenco nominativi personale addetto all'emergenza

Allegato 3: Emergenza pronto soccorso

Allegato 4: Emergenza incendio locomotive

Allegato 5: Norme generali di comportamento in caso di emergenza



Allegato 1 – PEI Nola Interporto Planimetria LdS Nola Interporto

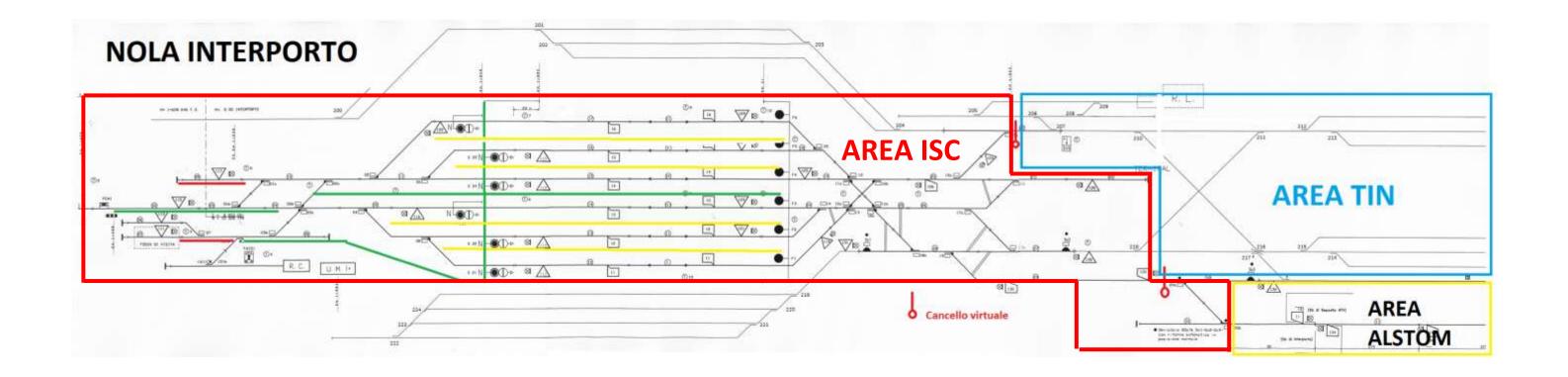
CODICE **DE PdE.18.09.05**

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 1 di 1

Figura 1 – Piano Schematico con sentieri e intervie

INTERPORTO CAMPANO





Allegato 2 - PEI Nola Interporto Elenco nominativi personale addetto all'emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 1 di 1

Elenco nominativi personale Interporto Campano:

Coordinatore delle emergenze: 081 3115209/ 348 2407880

Per emergenze MP:

Attivatore dell'emergenza:

Capo stazione DM 313 8096033

Gestore emergenza:

Dirigente Centrale Coordinatore Movimento Napoli 081 3115111/ 9858852234

Elenco nominativi personale GTS RAIL addetto all'emergenza

COGNOME	NOME	NUMERO TELEFONO (GSM-R)	CORSO PRIMO SOCCORSO	CORSO ANTINCENDIO
BARLETTA	RAFFAELE	3138835105	X	X
BATTAGLINI	DANIELE	3138835151	X	X
BRANCATO	GAETANO	<mark>3138868634</mark>		
CARROZZA	LORIS	3138835143	X	X
CASELLATO	ROBERTO	3138868620	X	X
CERBONE	GIANLUCA	3138835095	X	X
CORRADINI	FILIPPO	3138835144	X	X
DANISI	SABATO	3138868635		
FESTARI	FABRIZIO	3138868630		
FORTUGNO	FRANCESCO	<mark>3138835160</mark>	X	X
MOLINARO	GIUSEPPE	3138835099	X	X
PROIETTI	FABRIZIO	<mark>3138835069</mark>	X	X
TREMANTE	GIOVANNI	3138808737	X	X
VITTI	GIOVANNI PAOLO	3138835161	X	X
VITTORI	FRANCESCO	<mark>3138835170</mark>	X	X

Tutto il personale in elenco è in possesso di abilitazione Merci Pericolose.



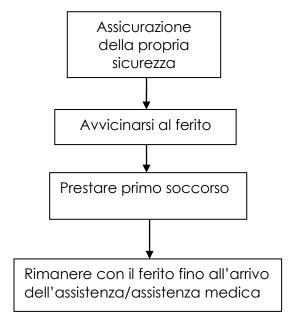
Allegato 3 - PEI Nola Interporto Emergenza pronto soccorso

CODICE **DE PdE.18.09.05**

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 1 di 1

I lavoratori di GTS RAIL, addetti all'emergenza primo soccorso, devono seguire la presente procedura:





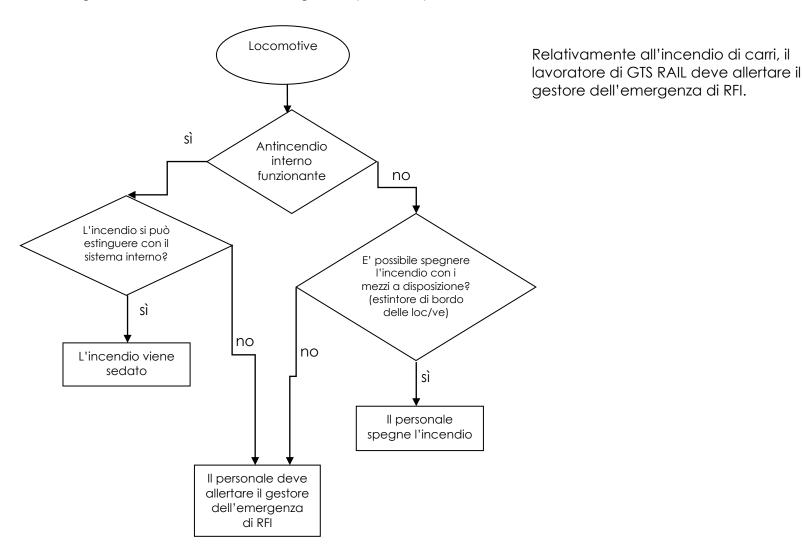
Allegato 4 - PEI Nola Interporto Emergenza incendio locomotive

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 1 di 1

I lavoratori di GTS RAIL, addetti all'emergenza antincendio, devono seguire la presente procedura:





Allegato 5 - PEI Nola Interporto Norme generali di comportamento in caso di emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 1 di 6

NORME DI COMPORTAMENTO IN CASO DI EMERGENZA NOLA INTERPORTO

- ✓ MANTENERE LA CALMA. NON FARSI PRENDERE DAL PANICO.
- ✓ AVVISARE IMMEDIATAMENTE IL PERSONALE FS ATTIVATORE DELL'EMERGENZA E SEGUIRE LE ISTRUZIONI IMPARTITE.







COORDINATORE EMERGENZE INTERPORTO		
<mark>348 2407880</mark>		
VIGILI DEL FUOCO 115	SERVIZIO MEDICO D'URGENZA 118	
POLFER 081 5127211	CARABINIERI 112	



Allegato 5 - PEI Nola Interporto Norme generali di comportamento in caso di emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 2 di 6

IN CASO DI ALLARME CON ORDINE DI EVACUAZIONE DALLA STAZIONE:

- ✓ Mantenere la calma;
- ✓ Seguire le indicazioni del più vicino addetto alla sicurezza;
- ✓ Percorrere le vie di fuga indicate dall'addetto all'emergenza speditamente ma senza correre ed accalcarsi;
- ✓ Non usare eventuali ascensori;
- ✓ Non percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello indicato;
- ✓ Avere un comportamento ispirato a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri;
- ✓ In presenza di fumo, proteggere con un fazzoletto possibilmente bagnato le vie respiratorie e camminare il più possibile accovacciati verso il pavimento;
- ✓ In presenza di fiamme, proteggere i capelli avvolgendoli con indumenti di lana, possibilmente bagnati, e spogliarsi di qualsiasi indumento di tessuto acrilico;
- ✓ Favorire il flusso dei disabili;
- ✓ Raggiungere il luogo sicuro previsto più vicino;
- ✓ Non abbandonare il luogo sicuro se non autorizzati;
- ✓ Attendere che un addetto dei Servizi di Sicurezza o della Squadra di Emergenza identifichi i presenti;
- ✓ In caso di impossibilità ad abbandonare un locale durante un incendio, chiudere tutte le porte e le finestre e, per quelle verso l'incendio, provvedere a sigillare come possibile le fessure;
- ✓ In caso di impossibilità ad abbandonare i locali occupati durante un evento sismico, raggrupparsi nelle vicinanze delle pareti perimetrali o in zone d'angolo;
- ✓ In caso di fuga di gas, aerare i locali occupati ed evitare di azionare fiamme libere (accendini) e utilizzatori elettrici (interruttori compresi).



Allegato 5 - PEI Nola Interporto Norme generali di comportamento in caso di emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 2 del 14/11/2023

Pagina 3 di 6

IN CASO DI EMERGENZE DOVUTE AD ATTI CRIMINALI O ALLA PRESENZA DI SOGGETTI PERICOLOSI:

- ✓ Mantenere la calma;
- ✓ Non allarmare eventuali altre persone presenti;
- ✓ Cercare di allontanarsi e di far allontanare eventuali presenti senza attirare l'attenzione;
- ✓ Attendere l'arrivo della vigilanza e/o delle forze dell'ordine evitando di prendere alcun tipo di iniziativa.

Allegato 3d

Piano di Emergenza interno Nola Interporto redatto da Medway Italia Srl



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

Disposizione di Esercizio:

Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO MDW.D.120

REVISIONE			
N.	Data	Motivo della revisione	
00	03/05/2023	Prima emissione	

EMISSIONE				
Redazione				
Moreno Oliveri	Ohn I Sore			
Verifica	Daga Lagues			
Francesca Spatafora	Sporper			
Approvazione				
Scipione Vitale	Sch We			
	Redazione Moreno Oliveri Verifica Francesca Spatafora Approvazione			



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

rev.00 del 03/05/2023

MDW.D.120

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

Sommario

1	Obiettiv	ri e struttura del documento	3
2	Campo	di applicazione	3
3	Docum	enti e normativa di riferimento	4
4	Definizi	oni e Abbreviazioni	7
	4.1 De	finizioni	7
	4.2 Abl	oreviazioni	7
5	PROCE	EDURE DI EMERGENZA E ORGANIZZAZIONE DI MDW	8
	5.1 Pre	emessa	8
	5.2 Mis	sure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia	raccordati/d
	carrellam	ento/intermodali	g
6	PIANO	DI EMERGENZA INTERNO	13
	6.1 Ge	neralità	13
	6.1.1	Avvertenze	13
	6.1.2	Finalità	13
	6.1.3	Campo di applicazione	13
	6.2 Atti	vazione e Gestione dell'emergenza	14
	6.2.1	Premessa	14
	6.2.2	Scenari incidentali ipotizzabili	14
	6.2.3	Segnalazione/accertamento dell'evento – comunicazioni	14
	6.2.4 dall'alla	Comportamento prescritto al personale MDW in occasione	· ·
		Recaniti telefonici	1/



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

1 Obiettivi e struttura del documento

La presente Procedura viene redatta in ottemperanza al D.M. 20/10/98 e contiene le procedure organizzative mirate alla gestione delle emergenze derivanti da merci pericolose all'interno dello scalo di Nola Interporto. La presente contiene inoltre il piano di emergenza interno relativo al medesimo scalo.

Gli obiettivi della presente procedura sono:

- rispondere alle prescrizioni dettate dal DM 20 ottobre 1998;
- rilevare tempestivamente e correttamente gli incidenti;
- segnalare l'emergenza ai soggetti "attivatori dell'emergenza";
- chiedere l'intervento degli organi preposti alla risoluzione dell'emergenza (VV.F, Tecnici ditte mittenti o destinatarie, ecc.);
- assicurare la collaborazione con i servizi di emergenza (VV.F, soccorsi sanitari, Carabinieri, Polizia, ecc..);
- prevenire o limitare danni all'ambiente e alle cose;
- prevenire o limitare danni all'esterno dell'impianto.

La presente procedura viene inviata alla Unità Territoriale competente di RFI per condivisione e si intende tacitamente accettata nel caso non venga restituita entro dieci giorni dalla ricezione debitamente controfirmata.

2 Campo di applicazione

La presente procedura si applica ai convogli Medway circolanti sull'Infrastruttura Ferroviaria nazionale. In particolare, agli scali merci individuati dal D.M. Ambiente 20.10.98 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997".

Nello scalo sono state vietate le attività, di seguito elencate, che definiscono il campo di applicazione del citato decreto 5.11.97 - art.1, lettere a, b:

 attività di carico, scarico e/o travaso di sostanze e preparati pericolosi ai sensi del DPR 175/88 e successive modificazioni (D.Lgs.del Governo 334/99 e s.m.i.) nei/dai veicoli ferroviari in colli e/o sfusi;

Sensitivity: Internal



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

specifica attività di deposito diversa da quelle proprie delle fasi di trasporto,
 dall'accettazione alla riconsegna delle merci.

3 Documenti e normativa di riferimento

- Direttiva (UE) 2016/798 del 11/05/2016 sulla sicurezza delle ferrovie
- D.Lgs n. 50/2019 Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie
- Indicazioni per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico (Single Safety Certificate
 SSC) nell'area di esercizio Italia ai sensi del regolamento di esecuzione (UE)
 2018/763 relativo alle modalità per il rilascio dei SSC alle imprese ferroviarie a norma della direttiva (UE) 2016/798
- Direttiva 96/35 del 3/6/96 Designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose;
- Direttiva 96/49 del 23/7/96 Ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- Direttiva 96/82 del 9/12/96 Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose;
- Direttiva 96/87 del 13/12/96 Ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- DMA del 5/11/97 Modalità di presentazione dei rapporti di sicurezza degli scali merci terminali di ferrovia;
- DMA del 20/10/98 Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del DM 5/11/97;
- D.Lgs 41 del 13/1/99 Trasporto merci pericolose per ferrovia (Attuazione direttive 96/49/CE e 96/87/CE), (G.U. n° 48 del 27/02/99);
- Disposizione 04/2001 del 19/2/01 Trasporto merci pericolose;



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

- Disposizione 18/2001 del 26/7/01 Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio:
- DM IT GU 57/02 del 27/2/02 Disposizioni disciplinanti talune materie non regolate dal D.Lgs 41 del 13/01/99, relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- DM IT GU 60/02 del 27/2/02 Recepimento della direttiva 1999/48/CE della Commissione del 21 maggio 1999 che adegua al progresso tecnico per la seconda volta la direttiva 96/49/CE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- Circolare 362 del 16/5/02 Modalità di estensione dei dati di composizione dei treni;
- Precr. 1075 del 1/7/03 Lista veicoli/foglio veicoli (M18): dati riguardanti le merci pericolose trasportate;
- Disposizione 38/04 del 30/7/04 "Modifiche ai testi normativi (Disposizioni e Istruzioni);
- Disposizione 09/05 del 2/3/05 Disposizione integrative per il trasporto di merci pericolose sulla Rete Ferroviaria Italiana connesse al rilascio del Certificato di Sicurezza;
- Disposizione 15/2007 del 23/4/07 Abrogazione dell'Istruzione per l'applicazione del Regolamento per il trasporto ferroviario di Merci Pericolose (IRMP) e modifiche all'Istruzione per il Servizio dei Manovratori, alle Istruzioni per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alle Norme particolari per il trasporto delle merci pericolose ad uso del personale di condotta e alle Norme per la verifica tecnica dei veicoli;
- Prescrizione di esercizio del 4/3/07 Comunicazione dei flussi annuali delle merci pericolose;
- Decreto Legislativo 35/2010 del 27/1/10 Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto delle merci pericolose (NOTA: abroga il DLgs 40/2000, DM 4/09/96, DLgs 41/99);



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

- Direttiva 1/2010 ANSF del 22/02/2010 Adempimenti del gestore dell'infrastruttura rfi concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza:
- NOTA MIT 0030048 del 6/4/10 Rafforzamento del presidio della sicurezza in materia di trasporto per ferrovia in cisterna delle merci pericolose delle classi 2,3,4,5,6,8 e 9 del RID;
- NOTA ANSF 03517/10 del 7/6/10 Effettuazione della VCO per il materiale rotabile dei treni trasportanti merci pericolose;
- Prescrizione RFI 2375 del 13/7/10 Misure mitigative a breve-medio termine riguardanti treni aventi in composizione ferrocisterne trasportanti merci pericolose per le quali non siano ancora acquisite le relative tracciabilità degli assili;
- NOTA ANSF 05881/10 del 17/09/10 Carri cisterna con anormalità;
- NOTA ANSF 08314/10 del 23/12/10 Rottura di un asse di un carro cisterna in Austria il 9 dicembre 2010;
- FICHE UIC 471-3 quinta edizione del 1 gennaio 2009;
- Decreto ANSF n 10/2010 del 27/07/2010 "Trasporto di merci pericolose: eliminazione dai Testi Normativi di norme contenute nella legislazione vigente";
- RID edizione vigente;
- Nota ANSF 00402/11 del 20/01/11 "Rintracciabilità delle informazioni relative ai treni di merci pericolose";
- Nota ANSF 00783/11 del 09/02/11 "Fuoriuscita di merci pericolose da rotabili in movimento e in sosta negli impianti di RFI";
- Nota ANSF 02368/11 del 14/04/11 "Rintracciabilità delle informazioni relative alla sufficiente ricettività dell'impianto destinatario di trasporti di merci pericolose";
- Note ANSF 03119/11 del 16/05/11 "Rintracciabilità delle informazioni relative alla sufficiente ricettività degli impianti destinatari di trasporti di merci pericolose".



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

4 Definizioni e Abbreviazioni

4.1 Definizioni

- Personale che svolge mansioni di sicurezza: personale addetto alla circolazione dei treni, personale addetto alla formazione dei treni, personale addetto alla verifica del materiale rotabile.
- Competenza: qualificazione professionale costituita dall'insieme di conoscenze caratterizzanti un individuo nell'esercizio delle sue funzioni.
- Seguito individuale: insieme delle attività di formazione, addestramento e verifica della qualificazione professionale di un singolo agente.
- Emergenza: situazione creatasi a seguito di un evento capace di produrre gravi danni alle persone, i cui effetti però possono essere eliminati o mitigati grazie a interventi straordinari e tempestivi:
 - Per EMERGENZA LIMITATA: si intende una situazione di pericolo di carattere limitato che non comporta estensione di rischio (ad esempio lo spandimento di un liquido combustibile in un'area contenuta o la fuoriuscita di polveri tossiche). Non comporta la messa in allarme dell'intero impianto.
 - O Per EMERGENZA ESTESA: si intende una situazione di pericolo locale che già al suo verificarsi interessa tutto l'impianto e probabilmente le aree esterne limitrofe (ad esempio la formazione di una pozza di liquido al suolo con incendio nella pozza per innesco rapido). L'allarme riguarda la totalità dell'impianto.
- Merci pericolose: si intendono le merci ammesse, ovvero non ammesse al trasporto ferroviario nazionale o internazionale in base al RID.
- Sicurezza: Libertà da rischi inaccettabili e da danni a persone, cose e ambiente.

4.2 Abbreviazioni

- S.O. Medway: Sala Operativa Medway;
- ANSFISA: Agenzia Nazionale per la Sicurezza della Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;

Sensitivity: Internal



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

- RFI: Rete Ferroviaria Italiana;
- IF: Impresa Ferroviaria;
- SSB: Sotto Sistema di Bordo;
- SCMT: Sistema di Controllo della Marcia del Treno;
- SGS: Sistema di gestione della Sicurezza;
- PEI: Piano di Emergenza Interno.
- CSTMP: Consulente alla Sicurezza per il trasporto delle merci pericolose.

5 PROCEDURE DI EMERGENZA E ORGANIZZAZIONE DI MDW

5.1 Premessa

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del D.M.A. 5 novembre 1997" (G.U. 7 novembre 1998, n. 261) fissa le misure per garantire la sicurezza negli scali ferroviari in cui avviene la terminalizzazione di MP con una o più delle seguenti modalità:

- Consegna/ritiro dei trasporti a/da ditte raccordate;
- Consegna/ritiro dei trasporti tramite intermodalità (movimentazione di UTI).

Di conseguenza, gli Scali Merci Terminali si possono classificare come:

- Raccordati: in tal caso si applicano le misure di sicurezza descritte nell'allegato
 2 al DMA 20.10.98;
- Carrellati/intermodali: in tal caso si applicano le misure di sicurezza descritte nell'allegato 3 al DMA 20.10.98.

Il D.M. 20 ottobre 1998 definisce "scali intermodali" esclusivamente quelli dotati di mezzi di movimentazione che consentono il trasferimento del carico (unità di trasporto intermodale – UTI) dal carro ferroviario ad altra modalità di trasporto e viceversa.

La LdS di Nola Interporto è pertanto da classificare come Scalo Merci Terminale Raccordato.

Sensitivity: Internal



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

Le merci che l'impresa Medway terminalizza nello scalo di Nola Interporto sono quelle previste dal certificato di sicurezza della stessa, ossia tutte le merci RID ad esclusione delle classi RID 1 e 7.

I trasporti interessanti detto impianto si riferiscono ad arrivi e partenze di unità di trasporto intermodale, sia piene che vuote.

L'esecuzione e l'organizzazione delle attività di terminalizzazione avvengono secondo le prescrizioni del gestore dell'infrastruttura e formalizzate nel programma di manovra.

5.2 Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia raccordati/di carrellamento/intermodali

Le misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia raccordati/intermodali sono di seguito descritte:

1. **Realizzazione di procedure** che consentono, anche attraverso supporti informatici tecnologici, di seguire le varie fasi del trasporto di merci.

Le fasi del trasporto di MP sono monitorate tramite i supporti tecnologici esistenti e seguiti in tempo reale dal personale in servizio nella Sala Operativa di Medway.

Tutti i trasporti accettati vengono comunicati alla Sala Operativa il cui personale operativo è reperibile 24h.

Le Merci Pericolose accettate vengono riportate sulla lista veicoli/Foglio veicoli (M18) dei treni, indicando su quest'ultima i codici di pericolo ed i numeri ONU identificativi della materia, e ne viene annotata la presenza sul Bollettino di Frenatura e Composizione.

Tale operazione viene realizzata dall'agente PDT (così come stabilito al comma 8 dell'art. 81bis PGOS).

Per ciascuna tipologia di Merce Pericolosa trasportata, nell'impianto di origine, l'agente addetto alla formazione treni provvede inoltre a consegnare al personale dei treni la "scheda di emergenza" in allegato alla Lista Veicoli Mod. M 18 L/M (in applicazione dell'art. 45 della disp. N. 38/2004 di RFI).



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

L'agente addetto alla Formazione Treni, ai sensi dell'art. 81 bis comma 8 PGOS, comunica inoltre per iscritto, tramite il "Prospetto di composizione treno", al personale preposto di RFI (DM-DCO,ecc) i dati riguardanti la composizione di tutti i treni merci, ivi compresi quelli relativi alla presenza di Merci Pericolose.

Se la presenza di merce pericolosa non è preventivata nella traccia oraria del treno, sia essa in gestione operativa che in programmazione, la Sala Operativa provvede ad aggiornare la composizione treno.

Medway ha inoltre elaborato la disposizione per la gestione delle merci pericolose denominata MDW.D.007 "Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose".

 Attivazione di specifici accordi con la clientela, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della consegna delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri.

I treni circolano in programmazione d'orario, quindi l'accettazione di tutti i trasporti messi in circolazione sono preventivamente concordati con il cliente finale e la sua accettazione è immediata salvo casi di forza maggiore non dipendenti dagli attori citati. Le manovre di introduzione/prelievo vengono effettuate in autoproduzione. La circolazione dei trasporti di merci pericolose è programmata e concordata con RFI in maniera tale da ridurre al minimo la sosta di detti trasporti in ambito ferroviario e nello scalo terminale. In ottemperanza alle disposizioni in materia di ricettività degli impianti di destinazione, Medway ha in essere accordi specifici e relativa accettazione alla ricezione delle Merci Pericolose con le ditte mittenti e destinatarie delle relazioni commerciali interessanti lo scalo di PM Agognate.

3. Predisposizione di un documento definito "Procedure organizzative" che preveda, al suo interno, le procedure e le misure poste in essere per la gestione delle varie fasi di una eventuale emergenza, anche in accordo con le industrie produttrici o destinatarie delle merci pericolose, e che fornisca le necessarie indicazioni sulle vie di fuga e i relativi idonei mezzi di segnalazione.

Scopo del paragrafo è quello di consentire al GI di definire l'organizzazione e le modalità di intervento in caso di situazioni di emergenza nello scalo della stazione di



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

Nola Interporto connesse alla circolazione di trasporti di merci pericolose (inconvenienti, incidenti,...) al fine di garantire la pianificazione delle azioni necessarie per prevenire o limitare i danni alle persone e agli ambienti circostanti, rilevare tempestivamente e correttamente gli incidenti, isolare l'area interessata all'incidente e assicurare la collaborazione con i servizi d'emergenza.

Le attività svolte da Medway presso lo scalo consistono in:

- Sgancio e manovra della locomotiva in arrivo;
- Formazione treno per treno in partenza;
- Verifica tecnica ai veicoli del treno in partenza;
- Aggancio e manovra della locomotiva;
- Effettuazione della prova del freno.

I compiti primari della struttura operante presso lo scalo, in relazione a possibili emergenze, sono così sintetizzabili:

- Avvistare e segnalare tempestivamente condizioni o situazioni anomale che possano condurre ad eventi incidentali.
- Intervenire, nei limiti delle ordinarie competenze, per allontanare il pericolo.
- Interfacciarsi con le strutture di RFI e del terminal deputate alla gestione delle emergenze.
- Segnalare tempestivamente alle proprie strutture interne di riferimento ogni situazione di emergenza.
- Segnalare tempestivamente la situazione d'emergenza all'azienda mittente.
- Assistere e rendersi disponibile con le strutture esterne durante gli interventi di contenimento e di lotta all'emergenza, prestando la propria opera nell'ambito delle proprie specifiche competenze e professionalità.
- 3.1. Predisposizione di misure atte a garantire la possibilità di avvicinamento dei mezzi di soccorso dei Vigili del Fuoco a distanze adeguate per la lotta antincendio nelle zone dei binari di "presa e consegna" delle merci.



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

L'accesso al personale, ai mezzi dei Vigili del Fuoco e al personale addetto all'emergenza è disciplinato dai documenti di riferimento predisposti dal Gestore della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

3.1.1. Presidio del personale reperibile della Impresa Ferroviaria Medway

Medway è presente in via continuativa con il personale della Sala Operativa ai numeri telefonici posti nel successivo capitolo relativo alle Emergenze. Il personale della Sala Operativa, in caso di necessità, allerta il funzionario reperibile e il Responsabile di Scalo per i successivi adempimenti.

3.1.2. Informazione e formazione del personale

Il personale Medway è stato sottoposto ad un congruo periodo di formazione specifica in base ai contenuti del capitolo 1.3. del RID. Per eventuali approfondimenti si rimanda ai programmi formativi di ogni attività di sicurezza.

3.1.3. Divieto di effettuare manovre e gravità, salvo negli impianti dove l'attrezzatura tecnologica consente di garantire una velocità di accosto inferiore a quella prevista dalla regolamentazione ferroviaria vigente

Nell'impianto di PM Agognate le manovre a gravità non sono ammesse come da prescrizione del gestore RFI.

3.1.4. Procedure di controllo e verifica visiva dell'integrità e idoneità di ogni singolo carro prima della partenza e, da parte della società destinataria, al momento dello svincolo.

In ottemperanza a quanto richiesto dal RID e con riferimento alla fiche UIC 471-3 2010 è stata emessa dalla Impresa Ferroviaria apposita check-list, che è allegata alla disposizione di esercizio MDW.D.007 Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose.

3.1.5. Modalità di avvertimento dei servizi di soccorso

Il compito di avvertire gli enti di soccorso (VV.FF., pronto intervento, ecc) e le autorità competenti spetta all'attivatore dell'emergenza (Operatore di RFI dedicato alla gestione della circolazione). L'agente di RFI si attiene a quanto stabilito dalle proprie procedure di gestione della sicurezza. Il personale Medway ricopre il ruolo di segnalatore dell'emergenza. La procedura dell'impresa ferroviaria che disciplina le attività interne dell'impresa e si



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

interfaccia con il Gestore dell'infrastruttura, in caso di eventi che abbiano recato pregiudizio alla sicurezza, è sintetizzata nel piano di emergenza interno.

3.1.6. Dispositivi di protezione in dotazione al personale

Il personale Medway è dotato di dispositivi di protezione individuale per attività tipicamente ferroviaria, ma non idonei per intervenire sulle merci pericolose (indumenti ad alta visibilità, guanti da lavoro, calzature antinfortunistica, casco, ...)

I mezzi di trazione dell'impresa sono tutti dotati di estintori (a polvere o schiuma).

3.1.7. Punti di raccolta e vie di fuga

Le vie di fuga identificate sulla planimetria indicano i percorsi più rapidi per raggiungere le aree nelle quali si raggruppa il personale in caso di evacuazione (punti di raccolta).

La Planimetria con l'ubicazione dei punti di raccolta e delle vie di fuga viene redatta e gestita da RFI ed è disponibile presso l'Ufficio Movimento.

6 PIANO DI EMERGENZA INTERNO

6.1 Generalità

6.1.1 Avvertenze

Le disposizioni del presente documento riassumono i comportamenti da adottare nei casi di incidenti e non sostituiscono le norme vigenti in materia (RCT, RS, IPCL, PGOS, etc).

6.1.2 Finalità

Il presente piano di emergenza ha la finalità di prescrivere al personale di Medway, coinvolto in situazioni di emergenza, i comportamenti da osservare per fronteggiare in sicurezza le situazioni di emergenza, in modo coerente al piano di emergenza redatto da RFI.

6.1.3 Campo di applicazione

Incidenti che interessino l'esercizio ferroviario connessi con calamità naturali, attentati, per esempio attacchi NBCR (nucleare, chimico, biologico,e radioattivo), presenza di ordigni, incendi di qualsiasi tipo e/o natura ai fabbricati e/o alle apparecchiature in essi contenute e/o depositi di materiale, avarie e/o svii interessanti trasporti di merci pericolose, incidenti



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

rilevanti, nubi tossiche e fughe di gas e/o sostanze tossiche, nonché eventi atipici connessi con l'esercizio ferroviario, ecc.

6.2 Attivazione e Gestione dell'emergenza

6.2.1 Premessa

Il presente paragrafo contiene:

- Una descrizione rappresentativa di scenari incidentali possibili nello scalo, riferiti alle attività di Medway che possono dar luogo a situazioni di emergenza;
- Le modalità di segnalazione di situazioni di emergenza da parte del personale di Medway;
- Le azioni che il personale stesso debba mettere in atto in caso di emergenza.

6.2.2 Scenari incidentali ipotizzabili

VEDASI ALLEGATO 1

6.2.3 Segnalazione/accertamento dell'evento – comunicazioni VEDASI **ALLEGATO 1**

6.2.4 Comportamento prescritto al personale MDW in occasione di segnale dall'allarme

VEDASI ALLEGATO 1

6.2.5 Recapiti telefonici

VEDASI ALLEGATO 1



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

ALLEGATO 1: Gestione delle emergenze nello scalo di Nola Interporto

TIPOLOGIE DI EMERGENZA E RELATIVI PROVVEDIMENTI			
PR	Descrizione	Merci	PROVVEDIMENTI
FK	Descrizione	Pericolose	Personale sul luogo Sala Operativa
della sicurezza (ad ese interferenza con i bin corsa, situazioni di st		NO	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Responsabile Produzione, AD, Consulente MP)
	Svio con compromissione della sicurezza (ad esempio: interferenza con i binari di corsa, situazioni di stabilità precaria dei veicoli, ecc.)	SI	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza
2	Incendio	NO	Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare la Sala Operativa Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Responsabile Produzione, AD, Consulente MP)



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

		SI	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza 	Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamente il Consulente Merci Pericolose
		NO	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare la Sala Operativa 	Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Responsabile Produzione, AD, Consulente MP)
3	Perdita da recipienti	SI	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza 	Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamente il Consulente Merci Pericolose



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

	Fuoriuscite di Gas JALUNQUE AGENTE MI	EMI	del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza EVI UNA SITUAZIONE CHE FERGENZA DEVE:		
7,11	Avvisare inimediatamente Divideo indicando		Luogo preciso dell'inconveniente (parte del piazzale, binario		
			interessato, tipo di rotabile coinvolto)		
			Le prime indicazioni sul tipo di incidente verificatosi		
		Eventuali dettagli sugli effetti dell'inconveniente			
		Caratteristiche di pericolosità della sostanza mediante la lettura dei numeri riportati sul pannello arancione			
			Ogni altra informazione utile relativ	a all'emergenza segnalata	
Avvisare tempestivamente la sala operativa ed il personale del Terminal					
Attenersi alle disposizioni del piano generale delle emergenze della località di servizio consultabili presso l'ufficio movimento					
	IN CASO DI SEGNALE DI ALLARME IL PERSONALE MEDWAY DEVE				
Attivarsi per mettere in sicurezza quanto di propria competenza (fermare le manovre, chiudere le cabine, staffare i veicoli se necessario)					
Attenersi rigorosamente alle disposizioni ricevute dalla struttura RFI titolare della gestione dell'emergenza, collaborando per quanto possibile e richiesto dalla medesima					
Attenersi alle disposizioni contenute nell'estratto del Piano Generale delle Emergenze della stazione di Nola Interporto consultabile presso l'ufficio movimento					



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

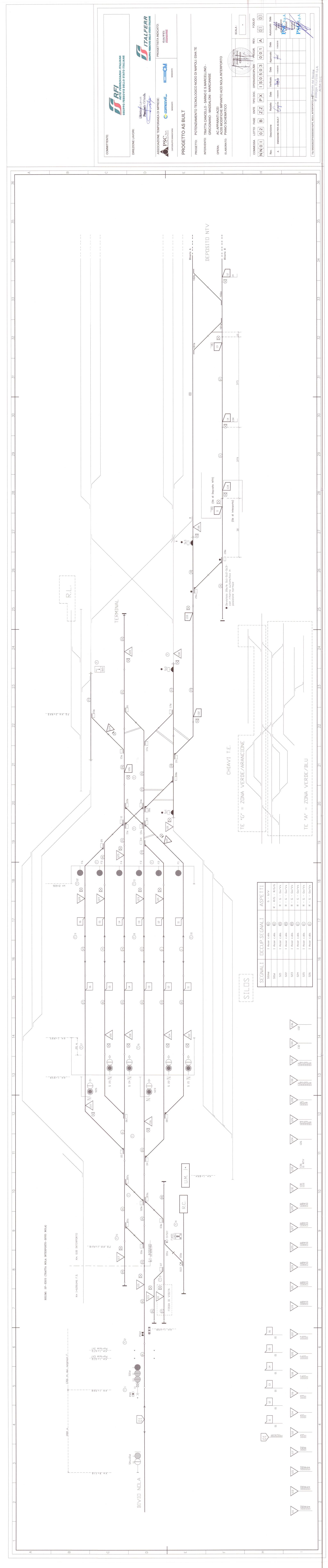
Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

RECAPITI TELEFONICI		
SALA OPERATIVA	3138870610	
Responsabile di scalo	+39 375 519 2367	
Consulente Merci Pericolose (Roberto Toninelli)	+39 345 8979158	
Dirigente Movimento Nola Interporto	Cell FS 313 8096033	
Vigili del Fuoco	112	
Polizia - Commissariato	112	
Carabinieri	112	
Autoambulanza	118	

Allegato 4a

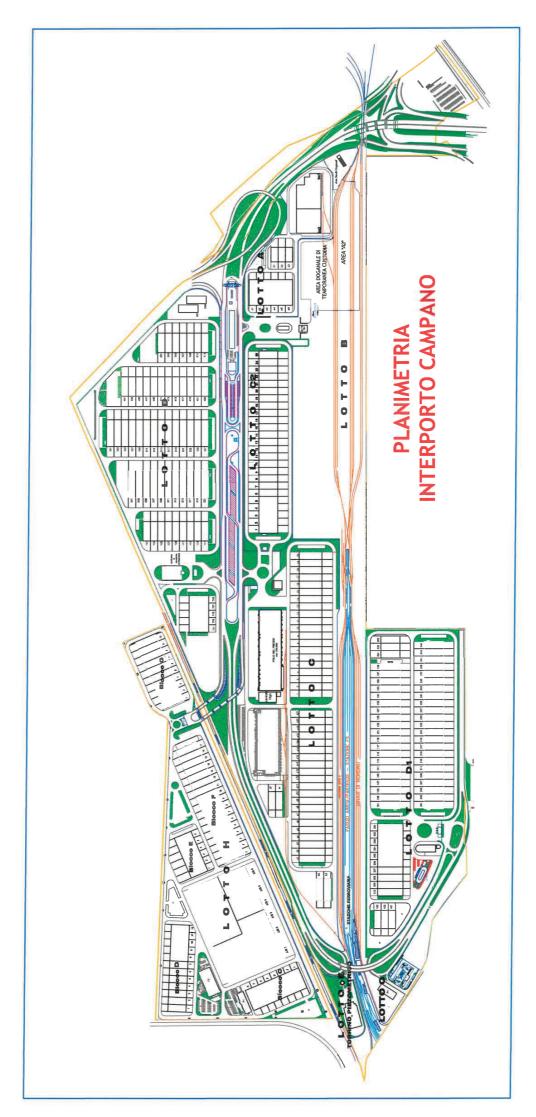
Piano Schematico IS



Allegato 4b

Planimetria generale di Interporto Campano





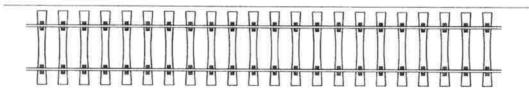


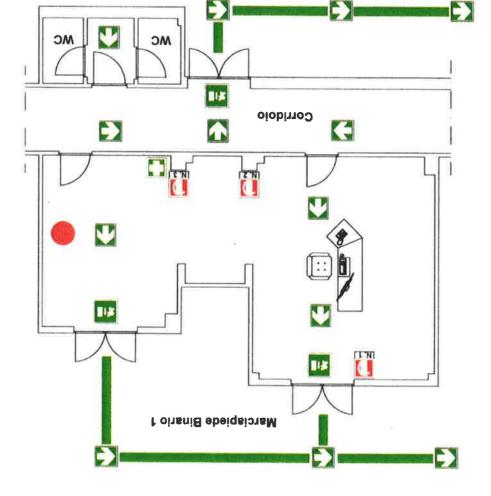
Allegato 4c

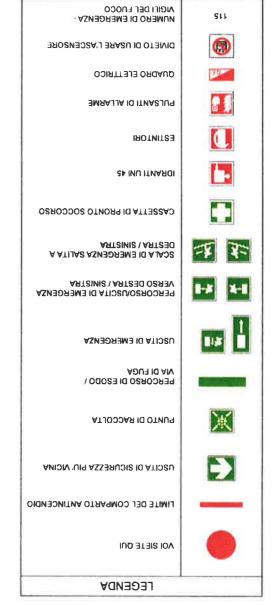
Planimetria Ufficio Movimento

- PLANIMETRIA DI EVACUAZIONE -

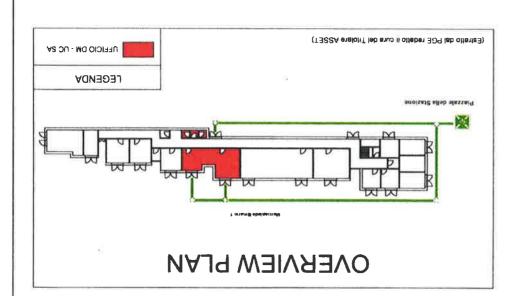
Ufficio Movimento NOLA INTERPORTO - UC SA







Rete Ferroviaria Italiana Direzione Circolazione Circolazione Area Napoli





SCALA 1:100

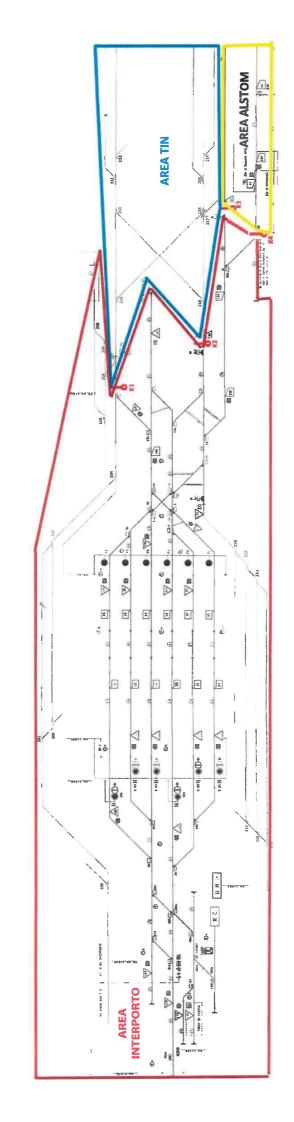
Allegato 4d

Cartina aree di giurisdizione di IC, del TIN e dell'impianto manutentivo ALSTOM



INTERPORTO CAMPANO

Aree di utilizzo

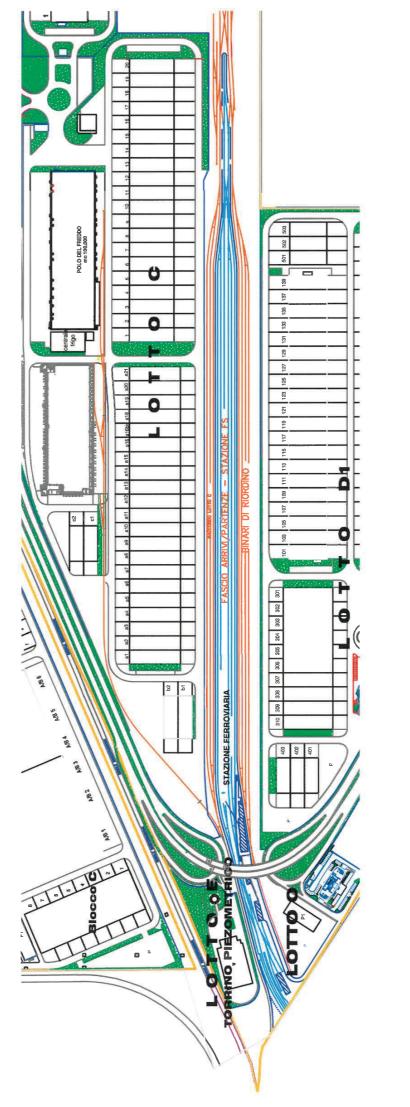




Allegato 4e

Cartina topografica dell'Asset di "Interporto Campano" con inquadratura dei lotti C ed O





21/2/12

INTERPORTO CAMPANO S.D.A

Allegato 4f

Planimetria sentieri sicuri

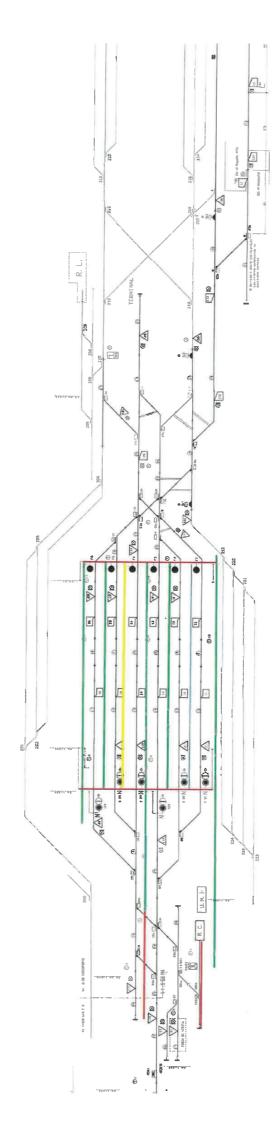




INTERPORTO CAMPANO

Se RESPONSABILE DI SCALO
AJIO PULLO

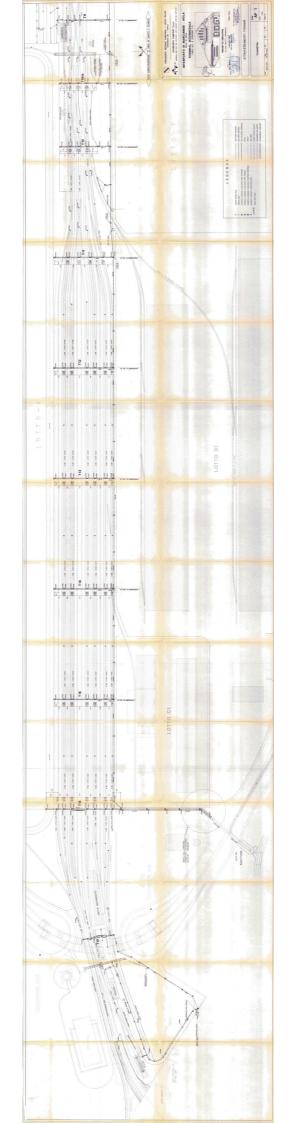
Intervie e sentieri sicuri



Node, Ily feldness 2023

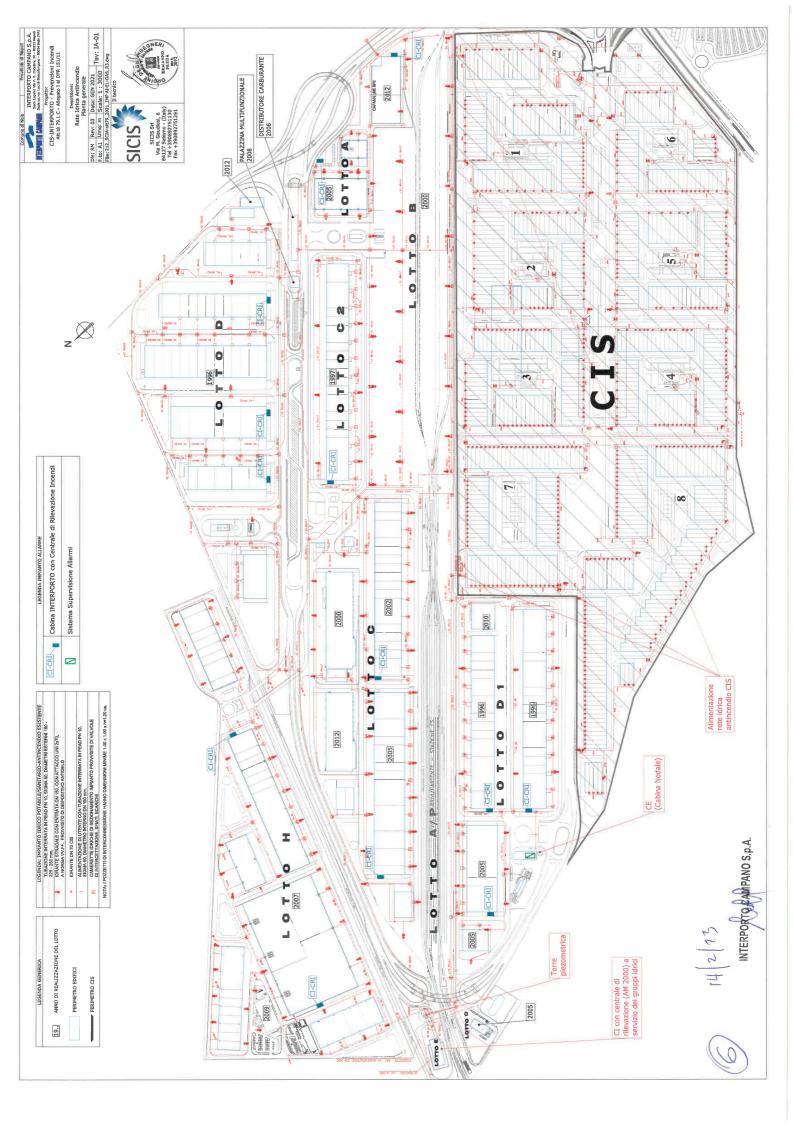
Allegato 4g

Planimetria attraversamenti fognari



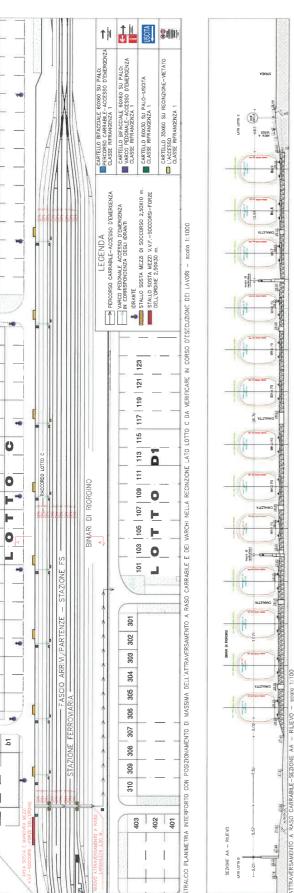
Allegato 4h

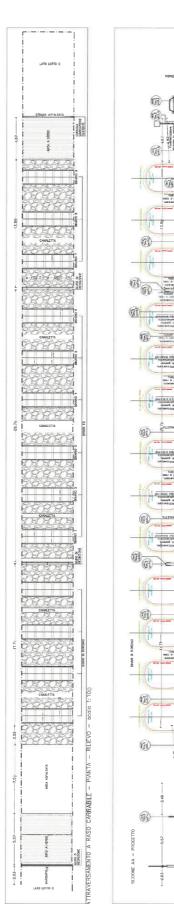
Planimetria della rete idrica antincendio con indicazione degli idranti stradali



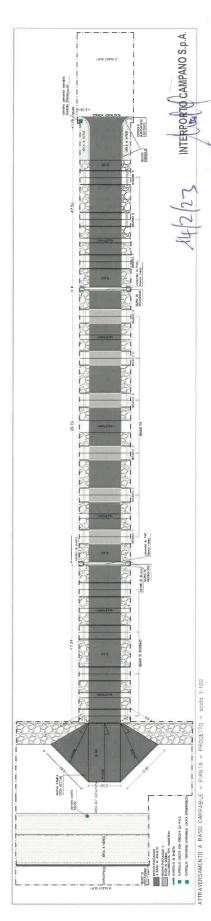
Allegato 4i

Planimetria Area di Triage, accessi carrabili e pedonali





TTRAVERSAMENTO A RASO CARRABILE - SEZIONE AA



Allegato 5a

Accordi fra Imprese Ferroviarie e Ditte speditrici e destinatarie



DICHIARAZIONE DEL TITOLARE/GESTORE DEL RACCORDO/TERMINAL DESTINATARIO DI TRASPORTI DI MERCI PERICOLOSE (Prescr. RFI n. 1681 del 27/05/2011)

Il sottoscritto Nome: <u>LUCIO</u> Cognome: <u>PUNZO</u>

☑ Titolare/Gestore del Terminal TIN

Raccordato con l'impianto ferroviario di: Nola Interporto

in ottemperanza a quanto previsto dalla Prescrizione RFI 1681/11, nel rispetto delle norme richieste dal DM del 20/10/1998 e in relazione alla richiesta di programmazione di servizi per l'orario 2022/2023 (dal 06/02/2023 al 09/12/2023) dei treni trazionati da GTS Rail S.p.A.:

	1.0		32			17	108	Sop	pres:	lonl		1000	SECULEAR S	البلاقية	Peso	Lungh		
n° treno	Lu	Ма	Me	Gl	Ve	Sa	Do	PF	F	SF	origine	part.	destinazione	QIT.	(ton)	treno (mi)	MP	Note
51059			х		х		х	х			Milano Smistomento	16:03	Nota Interporto	7:53	1110	410	S)	Via Orla Folcono
51094							х				Płacenza	21:18	Nola Interporto	8:55	1300	550	NO	
55047		1.00					х				Placenza	20:08	Nota Interporto	7:40	1300	550	NO	
55069	x	х	х	х	х						Piacenza	20:03	Nola Interporto	8:00	1300	550	Sì	Soppress Do, noncidal 11/6 10/9/23
51098	x	х	х	х	x	x					Piacenza	00:07	Nola Interporto	13:50	1300	550	sì	dircola d 12/6 ati 11/9/2 soppress Domenia
51081 (+)		×	x	ж	x	ж	x				Milano Smislamento	16:03	Nota Interporto	7.40	1300	550	Sì	NO MP arrivo domeni
57006	х	х	x	х	х				Х		Nola Interporto	16:45	Placenza	6:06	1300	550	Sl	NO Mi sabate
57070	-						Х				Nola Interporto	18:00	Piacenza	5:25	1300	550	NO	SOPPRES dali 1 1/6 10/9/2
57084							х				Nota Interporto	18:00	Piacenza	9:49	1000	550	NO	circala (dall 1/6 10/9/2
57054	х	×	х	×	х	ж					Nola Interporto	17:30	Milano Smistamento	7:00	1300	550	Sì	soppres FES, none doli 11/6 10/9/2:
57092	х	х	х	х	x	х			х		Nola Interporto	17:45	Milano Smistamento	11:13	1000	550	Sì	(A) 100
57098	х		х		x						Nola Interporto	17:32	Milano Smistamento	9:17	1110	440	Sl	Circold Lu,Me,V dali11/6 10/9/23

(*) periodicità : soppresso FES, nonché || 21/1, || 28/1, || 4/2, || 11/2, || 18/2, || 25/2, || 11/3, || 18/3, || 25/3, || 1/4, || 15/4, || 6/5, dall' 11/6 al 10/9, || 23/9, || 7/10, || 14/10, || 21/10 el || 11/11/23

(**) periodicità : circola il 21/1, il 28/1, il 4/2, l'11/2, il 18/2, il 25/2, l'11/3, il 18/3, il 25/3, l'1/4, il 15/4, il 6/5, dall'11/6 al 10/9, il 23/9, il 7/10, il 14/10, il 21/10 e l'11/11/23 + soppresso FESTIVO

(***) periodicità: circola Sa + soppresso il 21/1, il 28/1, il 4/2, l'11/2, il 18/2, il 25/2, l'11/3, il 18/3, il 25/3, l'1/4, il 15/4, il 6/5, dall'11/6 al 10/9, il 23/9, il 7/10, il 14/10, il 21/10 e l'11/11/23

(****) periodicità: da origine circola il 21/1, il 28/1, il 4/2, l'11/2, il 18/2, il 25/2, l'11/3, il 18/3, il 25/3, l'1/4, il 15/4 e il 6/5/23, Sa dall'11/6 al 10/9/23, giornalmente il 23/9, il 7/10, il 14/10, il 21/10 e l'11/11/23

(+) periodicità da orgine circola (Ma,Gi e Sa) + soppresso FES, nonché il 21/1, il 28/1, il 4/2, l'11/2, il 18/2, il 25/2, l'11/3, il 18/3, il 25/3, l'1/4, il 15/4, il 6/5, dall'11/6 al 10/9, il 23/9, il 7/10, il 14/10, il 21/10 e l'11/11/23

(++) periodicità da origine circola il 21/1, il 28/1, il 4/2, l'11/2, il 18/2, ll 25/2, l'11/3, il 18/3, il 25/3, l'1/4, ll 15/4 e il 6/5/23, Ma,Gi e Sa dall'11/6 al 10/9/23, giornalmente il 23/9, il 7/10, il 14/10, il 21/10 e l'11/11/23

Si specifica che le numerazioni dei treni e gli orari di cui sopra potrebbero subire delle variazioni a seguito del completamento dell'armonizzazione della VCO prodotta da RFI sia per i treni dae per Piacenza e sia per i treni da e per Milano Smistamento.

aventi come Cliente Contrattuale G.T.S. General Transport Service S.p.A. in relazione alla merce pericolosa, dichiara:

- il rispetto delle misure di sicurezza per gli scali merci terminali rientranti nel DM del 20/10/1998;
- l'adeguatezza della capacità ricettiva del terminale tenendo conto della movimentazione complessiva di tutti i carri carichi o vuoti nel terminale medesimo;
- di essere in grado di garantire il ricevimento dei treni all'interno del raccordo/terminal nella fascia oraria:

Dal giorno	al giorno	Dalle ore	alle ore
Lunedì	Venerdì	8:00	18:00
Sabato	Sabato	8:00	13:00

che provvederà all'immediato ricevimento integrale del materiale trasportato all'interno del terminal, non appena messo a disposizione dalla IF, nell' orario di MAD (Messa a Disposizione) che è stato definito dopo il rilascio della traccia del treno da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Si impegna fin d'ora, altresì, a comunicare il verificarsi di eventuali situazioni ostative al ricevimento dei trasporti sopra indicati, prima della consegna del treno alla Sala Operativa di GTS Rail e al Responsabile di scalo.

Riferimenti:

Sala Operativa (OSO)

(Reperibilità h24/7)

Telefono Mobile: GSM-R 313 886 8649

Telefono Fisso: +39 080 5820450

Fax: +39 080 5820430

E-mail: salaoperativo e atsiait.com

Responsabile di Scalo

Sabato Danisi

Telefono Mobile: GSM-R 3138868635

E-mail: s.danisi@gtsrail.com

Luogo, 07/02/2023

Firma

Per accettazione RS GTS Rall S.p.A.

GTS RAIL SP

OCIVA BAKTOLDS

T.I.N Terminal Intern

Lucio 9 mzo

e Nola S.p.A

Allegato 5b

Accordi fra Imprese Ferroviarie e Ditte speditrici e destinatarie Medway Italia Srl

SPETT.LE T.I.N. TERMINAL INTERMODALE NOLA SPA

DICHIARAZIONE DEL TITOLARE/GESTORE DEL RACCORDO/TERMINAL DESTINATARIO (in ottemperanza al disposto 4.2 p.to 2 del PIR)

Il sottoscritto LUCIO PUNZO

Gestore del Terminal/Raccordo: T.I.N.

dell'Impianto Ferroviario di: NOLA INTERPORTO

in relazione alla richiesta di effettuazione dei treni ordinari dell'IF MEDWAY ITALIA SRL, compresi i treni trasportanti merci pericolose

Elenco tracce IF MEDWAY ITALIA SRL località di servizio NOLA INTERPORTO terminal T.I.N.

PROTOCOLLO_RFI	DES_LOC_ORIGINE	ORA_PAR	DES_LOC_DESTINAZIONE	ORA_ARR	Lu	Ma	Me	Gi	Ve	Sa	Do	ТМР
2023-036-635980	MILANO SMISTAMENTO	21:30	NOLA INTERPORTO	11:00	х	х	х	х	х	х		SI
2023-036-636006	NOLA INTERPORTO	19:30	MILANO SMISTAMENTO	10:52	х	х	х	х	х			SI
2023-036-636006	NOLA INTERPORTO	22:00	MILANO SMISTAMENTO	10:52						х		SI

Dichiara di essere in grado di garantire il ricevimento/partenza del treno all'interno del raccordo/terminal.

Data, 31-07-2023

firmato Gestore del Terminal/Raccordo

T.I.N. Terminal Intermodale Nola S.p.A L'Amministratore Delegato

Allegato 5c

Norme per le attività di sicurezza Nola Interporto GTS RAIL



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 10

Norme per le attività di sicurezza **Nola Interporto**

	D. D. Linner		Redazione		Verifica		Approvazione	Data	Data entrata	
Rev	Descrizione modifiche	Sigla	Firma	Sigla Firma		Sigla	Firma	approvazione	in vigore	
0	Prima redazione	RI	Salamone	RSGS	Lassandro	DE	Valenzano	28/06/2018	12/07/2018	
1	Aggiornamento	RI	Sund	RSGS	V. dossandra	DE	deful	24/01/2023	07/02/2023	



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 2 di 10

Indice

1.	Scop	o e campo di applicazione	4
2.	Cara	tteristiche d'impianto di interesse per GTS Rail	4
2.1	Infras	truttura	4
	2.1.1	Binari	4
	2.1.2	Deviatoi della LdS	5
	2.1.3	Raccordi allacciati alla LdS e in linea	5
	2.1.4	Ostacoli a distanza ridotta o caratteristiche particolari	5
2.2	Piano	schematico	5
2.3	Planir	netria delle Intervie	5
2.4	Altri s	chemi utili alle attività	6
3.	Dispo	ositivi di protezione individuale	6
4.	Com	unicazioni e identificazione	6
5 .	Norm	ne di sicurezza generali	6
6.	Gesti	one emergenze e Piani di emergenza	7
7 .	Orga	nizzazione adottata nell'ambito della Ld\$	7
7.1 all'		ti abilitati alla mansione di manovratore o preparatore dei treni addetto distacco dei veicoli (PDT-A)	7
	7.1.1 distacc	Funzione del manovratore o preparatore dei treni addetto all'unione e o dei veicoli	7
	7.1.2	Particolarità e vincoli durante l'attività di manovra	8
	7.1.3	Organizzazione nel processo di manovra	8
	7.1.4	Cautele da usarsi e norme di antinfortunistica	8
7.2 pre	_	ti abilitati alla mansione di Formatore treno o Preparatore dei treni addetto alla one dei documenti di scorta ai treni (PDT-B)	
	7.2.1 predisp	Funzione del formatore treno o preparatore dei treni addetto alla osizione dei documenti di scorta ai treni	8
	7.2.2	Particolarità e vincoli durante l'attività di formazione treni	9
	7.2.3	Organizzazione nel processo di formazione treno	9
	7.2.4	Cautele da usarsi e norme di antinfortunistica	9
7.3 ver		ti abilitati alla mansione di Verificatore o preparatore dei treni addetto alla veicoli (PDT-V)	9
	7.3.1 veicoli	Funzione del verificatore o preparatore dei treni addetto alla verifica dei 9	
	7.3.2	Particolarità e vincoli durante l'attività di verifica	9
	7.3.3	Organizzazione nel processo di verifica al materiale rotabile	9
	7.3.4	Cautele da usarsi e norme di antinfortunistica	



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 3 di 10

8.	Allegati10)
9.	Distribuzione)



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 4 di 10

1. Scopo e campo di applicazione

Il presente documento disciplina le modalità di accesso, movimentazione e coordinamento all'interno della Località di Servizio, allo scopo di permettere lo svolgimento delle attività previste nel rispetto delle norme di sicurezza del lavoratore, con particolare riguardo alle situazioni di interferenze che potrebbero realizzarsi con altre attività svolte da soggetti terzi nella medesima località.

Si applica ai fini delle formazione/informazione del personale che opera nell'impianto per fornire indicazioni per l'esecuzione di spostamenti e lo svolgimento delle attività in sicurezza.

2. Caratteristiche d'impianto di interesse per GTS Rail

La LdS di Nola Interporto è una stazione retta normalmente da unico DM, collocata sulla linea Cancello-Benevento.

L'Unità Periferica è la DTP di Napoli, la Struttura Organizzativa è l'Unità Territoriale Sud-Est di Salerno e la Struttura Operativa è il Reparto Territoriale Movimento di Salerno. Il distanziamento dei treni avviene con il Blocco elettrico conta-assi (Bca). Nella LdS è presente un terminale per la stampa del PPC (Pacchetto Prescrizioni Completo) e per la ricezione e la conferma delle Variazioni in Corso d'Orario (VCO).

2.1 Infrastruttura

2.1.1 Binari

Binari di circolazione

N°	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza ‱.e lato	Divieto manovre a spinta (lato)	Binario tronco il cui paraurti costituisce ingombro all'uscita	Esistenza del marciapiede	SCMT
1	Ricevimento e partenza treni da e per Bivio Nola	Mt. 786	3_lato Bivio Nola	SI lato Bivio Nola	NO	SI	SI
Ш	Ricevimento e partenza treni da e per Bivio Nola	Mt. 739	3_lato Bivio Nola	SI lato Bivio Nola	NO	NO	SI
III	Binario di corretto tracciato	Mt. 768	3 lato Bivio Nola	SI lato Bivio Nola	NO	NO	SI
IV	Ricevimento e partenza treni da e per Bivio Nola	Mt. 798	3_lato Bivio Nola	SI lato Bivio Nola	NO	NO	SI
V	Ricevimento e partenza treni da e per Bivio Nola	Mt. 741	3 lato Bivio Nola	SI lato Bivio Nola	NO	NO	SI
VI	Ricevimento e partenza treni con merci pericolose da e per Bivio Nola	Mt. 768	3 lato Bivio Nola	SI lato Bivio Nola	NO	NO	SI



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 5 di 10

Binari secondari

N°	Funzione e utilizzazione	Capacità	Pendenza ‱.e. lato	Divieto manovre a spinta (lato)
Tronchino Terminal	Deposito veicoli e mezzi	Metri 63	3%° lato Bivio Nola	NO
Tronchino 3	Fossa di visita locomotori	Metri 54	3%° lato Bivio Nola	NO
Tronchino 4 R.C.	Ricovero carrelli	Metri 30	3%° lato Bivio Nola	NO
Tronchino 5	Ricovero locomotori	Metri 62	3%° lato Bivio Nola	NO

2.1.2 Deviatoi della LdS

I deviatoi sono:

- ✓ Sistema di manovra elettrica, con casse di manovra tipo P80 o L90 e fermascambio elettrico;
- ✓ Sistema di manovra manuale, con fermascambio elettrico.

Per la gestione di situazioni di degrado, sono presenti dei fermascambi a morsa nell'UM della cabina ACEI.

Il prospetto fermascambi/collocazione è esposto in bacheca.

2.1.3 Raccordi allacciati alla LdS e in linea

Nell'ambito di Nola Interporto, si dirama un fascio di binari raccordato composto dalle seguenti aree:

- Terminal Intermodale, allacciato alla LdS tramite il deviatoio di confine n° 15:
- Impianto Manutentivo, allacciato alla LdS tramite la comunicazione nº 18 a/b.

2.1.4 Ostacoli a distanza ridotta o caratteristiche particolari

Non sono presenti ostacoli a distanza ridotta.

2.2 Piano schematico

Il piano schematico è inserito come allegato al RdS M47 e comprende anche i raccordi.

2.3 Planimetria delle Intervie

La planimetria degli itinerari sicuri e delle intervie è inserita come allegato al RdS M47. È inoltre esposta in apposito quadro nell'Ufficio Movimento.

Il personale che a vario titolo opera sui binari di stazione e si trovi nella necessità di recarsi nelle intervie contraddistinte con colorazione Gialla e/o Rossa deve rivolgersi al DM che autorizzerà l'intervento in forma registrata, secondo i prospetti di autorizzazione previsti (M47 I.1-D Mod. M 40 Intervia Gialla o Rossa).

Le intervie si distinguono in:

- a) <u>intervie di colorazione verde</u>: spazio libero tra le sagome dei rotabili che impegnano due binari adiacenti ≥ 140 cm. Sui binari adiacenti possono avvenire di treni e manovre senza particolari restrizioni.
- b) <u>intervie di colorazione giallo</u>: spazio libero tra le sagome dei rotabili che impegnano due binari adiacenti < 140 cm ma ≥ 70 cm. Sui binari adiacenti possono avvenire di treni e manovre su solo uno dei binari interessati, a velocità non superiore a 30 km/h.



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 6 di 10

Il personale che per lo svolgimento della propria attività deve accedere ad intervie di questa colorazione dovrà richiedere verbalmente autorizzazione al DM che regola la circolazione, che potrà concederla in forma registrata specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione. Il suddetto DM dovrà inoltre provvedere a rispettare le limitazioni di circolazione riportate al primo cpv.

c) intervie di colorazione rossa: spazio libero tra le sagome dei rotabili che impegnano due binari adiacenti < 70 cm. Sui binari adiacenti è di norma vietato l'accesso al personale. Il personale che per lo svolgimento della propria attività deve accedere ad intervie di questa colorazione dovrà richiedere verbalmente autorizzazione al DM che regola la circolazione, che potrà concederla in forma registrata specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione. Il suddetto DM dovrà inoltre provvedere a inibire i movimenti di rotabili su entrambi i binari.

2.4 Altri schemi utili alle attività

Per memoria

3. Dispositivi di protezione individuale

Ogni agente che opera nelle aree ferroviarie e di terminal deve essere munito della dotazione di sicurezza prevista per la protezione individuale. Per le mansioni associate alle attività GTS Rail, la dotazione minima richiesta è composta da:

- a) Giubbino alta visibilità
- b) Scarpe antinfortunistiche
- c) Guanti di protezione

In relazione alla mansione assegnata possono essere necessari strumenti di protezione aggiuntivi.

4. Comunicazioni e identificazione

Per le segnalazioni di anormalità o per comunicazioni di altro genere ogni agente GTS è munito di telefono cellulare di tipo GSM-R.

Per l'accesso nelle aree ferroviarie, ogni agente GTS Rail in relazione all'attività assegnata deve essere in possesso di apposito documento di identificazione rilasciato dalla IF stessa.

5. Norme di sicurezza generali

Gli agenti GTS Rail devono rispettare le norme di sicurezza previste nel presente documento e quelle specifiche per la mansione assegnata e per la quale sono stati adeguatamente formati e abilitati. In particolare ogni agente deve, oltre a quanto previsto dalla mansione di sicurezza ricoperta:

- a) Indossare sempre almeno i DPI riportati al punto 3;
- b) Utilizzare per gli spostamenti i percorsi di segnalati e dedicati, evitando per quanto possibile gli attraversamenti di binari, i passaggi impervi e tutte quelle situazioni che potrebbero mettere a rischio la propria e l'altrui incolumità;
- c) Non circolare in aree non di competenze con la propria attività;
- d) Evitare l'attraversamento dei binari, privilegiando laddove possibile l'utilizzo di marciapiedi sottopassi ecc. Se si rendesse necessario l'attraversamento dei binari,



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 7 di 10

accertarsi prima di impegnarli che non vi siano veicoli in movimento da entrambi i lati e se vi è la presenza di rotabili, non passare nell'immediata vicinanza;

- e) Rispettare le indicazioni fornite dalla segnaletica esposta, ferroviaria e esterna;
- f) Se presenti altri mezzi in azione, mantenersi a debita distanza e sempre al di fuori del raggio di azione di quest'ultimi;
- g) Evitare il passaggio da una parte all'altra di rotabili in movimento o tra rotabili fermi e poco distanti tra loro;
- h) Evitare di indossare capi sulle spalle e non infilati per le maniche, muniti di cappuccio o altri elementi che potrebbero favorire la possibilità di aggancio a parti sporgenti dei rotabili:
- i) In caso di emergenza, attenersi alle indicazioni ricevute e a quanto espresso negli specifici piani di emergenza;
- j) Nel caso di anomalie riguardanti le Merci pericolose, attivare i processi necessari salvaguardando la propria e l'altrui incolumità.

6. Gestione emergenze e Piani di emergenza

Scopo dei Piani di emergenza è descrivere modalità e responsabilità per rilevare e gestire situazioni di emergenza, contenerne gli effetti e ristabilire rapidamente le normali condizioni di esercizio.

Il personale GTS Rail è formalmente formato e informato circa la gestione delle emergenze nella LdS di Nola Interporto, e i supporti documentali necessari sono distribuiti in maniera controllata.

Le modalità con cui il personale GTS Rail opera nel caso in cui rilevasse una situazione di emergenza, sono riportate nella Procedura di Sicurezza "GS PS.09.07.00 – Attuazione piani di emergenza".

7. Organizzazione adottata nell'ambito della LdS

Nella LdS, attualmente, non sono previsti servizi commerciali continuativi. Ad ogni modo per tali servizi è prevista l'attività di verifica VCO, la predisposizione dei documenti di scorta, la manovra dell'UdT e l'aggancio/sgancio del materiale trainato.

I camminamenti sono definiti idonei per lo svolgimento di tali attività e per permettere lo spostamento degli agenti nel rispetto delle norme di sicurezza sul lavoro. Per quanto riguarda le intervie, sarà necessario attenersi a quanto previsto al paragrafo 2.3.

7.1 Agenti abilitati alla mansione di manovratore o preparatore dei treni addetto all'unione e distacco dei veicoli (PDT-A)

7.1.1 Funzione del manovratore o preparatore dei treni addetto all'unione e distacco dei veicoli

L'agente a cui è affidato in via permanente o saltuaria il sevizio delle manovre assume la funzione di manovratore. Il servizio dei manovratori comprende l'unione e il distacco dei rotabili e l'esecuzione dei movimenti necessari per la composizione o scomposizione dei convogli preliminarmente alla partenza o dopo l'arrivo. Include anche competenze relative all'infrastruttura, per la predisposizione degli istradamenti necessari. Al manovratore possono essere assegnati compiti aggiuntivi, in relazione all'organizzazione di GTS.



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 8 di 10

7.1.2 Particolarità e vincoli durante l'attività di manovra

Le manovre nella stazione di Nola Interporto sono di competenza delle IF e le incombenze relative alla predisposizione degli istradamenti sono affidate al DM. I movimenti di manovra devono essere svolti senza mai superare la velocità massima di 30 km/h. In caso di utilizzo del tronchino 4 RC, il DM provvederà allo sblocco della maniglia del FD 101 ed autorizzerà la manovra dei deviatoi 101 a/b. Il movimento di una manovra con segnale basso disposto per la fermata o spento deve essere autorizzato con prescrizione (M40) dal DM, direttamente all'agente dell'IF che comanda la manovra.

7.1.3 Organizzazione nel processo di manovra

La movimentazione della sola UdT, l'unione o il distacco di quest'ultima dal treno e lo svolgimento di manovre può essere autorizzata e svolta in autoproduzione da personale GTS Rail. È previsto un iter formativo che prevede la conoscenza dell'impianto e l'esposizione da parte dell'istruttore di tutte le caratteristiche dello stesso, oltre alle modalità di svolgimento dell'attività. La LdS è origine/termine corsa dei treni diretti al Raccordo Interporto Campano Nola ed all'Impianto di Manutenzione NTV. Le operazioni di manovra sono di competenza delle IF e sono svolte in autoproduzione o a mezzo della Società Ferport. L'autorizzazione alla manovra compete sempre al DM.

7.1.4 Cautele da usarsi e norme di antinfortunistica

Nell'eseguire le manovre i manovratori devono rispettare le seguenti norme specifiche;

- a) È vietato salire o scendere dai rotabili quando sono in movimento;
- b) Comunque nella discesa da fermo, prestare attenzione alla praticabilità della zona sottostante e alla eventuale circolazione su binario attiguo;
- c) Sostare o camminare in mezzo ai binari o attraversare i binari quando i rotabili stanno per sopraggiungere;
- d) Attendere l'accostamento dei rotabili al lato degli stesi, e introdursi in mezzo solo dopo il normale accostamento e l'arresto. Ad operazione effettuata uscire dal mezzo dei rotabili quando tutto il complesso è fermo. Per l'introduzione e l'uscita, utilizzare gli appositi sostegni;
- e) Accertarsi preventivamente che sul percorso non esistano ostacoli fissi o a distanza ridotta;
- f) Nel distaccare i tubi flessibili, accertarsi sempre di aver prima chiuso i rubinetti di testata:
- g) Prestare attenzione e rispettare le eventuali indicazioni aggiuntive fornite da segnalazioni e indicazioni in impianto o sui veicoli stessi.

7.2 Agenti abilitati alla mansione di Formatore treno o Preparatore dei treni addetto alla predisposizione dei documenti di scorta ai treni (PDT-B)

7.2.1 Funzione del formatore treno o preparatore dei treni addetto alla predisposizione dei documenti di scorta ai treni

L'agente a cui sono affidate le operazioni connesse alla definizione della composizione dei treni in relazione ai veicoli, alle linee e agli impianti che dovranno percorrere è il formatore



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina 9 di 10

treno. Il servizio comprende le operazioni di rilevamento delle caratteristiche tecniche ai rotabili, del carico e della circolabilità dei veicoli, oltre alla predisposizione dei documenti di scorta necessari alla circolazione dei treni.

7.2.2 Particolarità e vincoli durante l'attività di formazione treni

Per l'attività di formazione treno nella LdS di Nola Interporto, oltre alle norme comuni sopra riportate, non si evidenziano particolarità legate allo svolgimento in sicurezza della mansione. Il binario individuato per il ricevimento o partenza dei treni, aventi in composizione merci pericolose è il binario VI.

7.2.3 Organizzazione nel processo di formazione treno

Nella stazione di Nola Interporto è necessario svolgere l'attività di formazione treno, al termine dell'attività è prevista la consegna al DM del mod. M20 riportante le caratteristiche tecniche del convoglio. Il DM deve trasmettere i dati al DC prima di predisporre l'itinerario per la partenza del treno.

7.2.4 Cautele da usarsi e norme di antinfortunistica

Nell'eseguire attività di formazione treno, gli agenti devono rispettare oltre alle norme comuni riportate al par.5, le seguenti norme specifiche;

- a) Mettere in atto le norme e procedure necessarie ad informare il gestore dell'area dell'inizio dell'attività;
- b) Muoversi in sicurezza nell'ambito deali spazi ferroviari;
- c) Adottare i provvedimenti e le precauzioni necessarie, in relazione al servizio;
- d) Adottare provvedimenti e precauzioni previste per la gestione di situazioni di degrado, nel rispetto di quanto previsto nei PEI;
- e) Nel caso di anomalie riguardanti le Merci pericolose, attivare i processi necessari salvaguardando la propria e l'altrui incolumità.

7.3 Agenti abilitati alla mansione di Verificatore o preparatore dei treni addetto alla verifica dei veicoli (PDT-V)

7.3.1 Funzione del verificatore o preparatore dei treni addetto alla verifica dei veicoli

È l'agente a cui sono affidate le operazioni di verifica tecnica dei veicoli e alla garanzia della regolarità ai fini della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Il servizio di verifica comprende le operazioni di controllo della regolarità delle caratteristiche tecniche dei rotabili e del carico, nel rispetto della normativa applicabile.

7.3.2 Particolarità e vincoli durante l'attività di verifica

Per l'attività di verifica al materiale rotabile nella LdS di Nola Interporto non si evidenziano particolarità legate allo svolgimento in sicurezza della mansione. Il binario individuato per il ricevimento o partenza dei treni, aventi in composizione merci pericolose è il binario VI.

7.3.3 Organizzazione nel processo di verifica al materiale rotabile



CODICE DE PdE.18.09.00

Revisione 1 del 07/02/2023

Pagina **10** di **10**

Per i treni aventi origine nella LdS di Nola Interporto, è sempre prevista la VCO. Per lo svolgimento di tale attività si fa riferimento alla norme vigenti.

7.3.4 Cautele da usarsi e norme di antinfortunistica

Nell'eseguire attività di verifica al materiale rotabile, gli agenti devono rispettare oltre alle norme comuni riportate al par.5, le seguenti norme specifiche;

- a) Mettere in atto le norme e procedure necessarie ad informare il gestore dell'area dell'inizio dell'attività;
- b) Muoversi in sicurezza nell'ambito degli spazi ferroviari;
- c) Adottare i provvedimenti e le precauzioni necessarie, in relazione al servizio;
- d) Adottare provvedimenti e precauzioni previste per la gestione di situazioni di degrado, nel rispetto di quanto previsto nei PEI
- e) Nel caso di anomalie riguardanti le Merci pericolose, attivare i processi necessari salvaguardando la propria e l'altrui incolumità.

8. Allegati

- 1) DE PdE.18.09.01_Elenco del personale GTS abilitati ad operare nella LdS di Nola Interporto
- 2) DE PdE.18.09.02_Organizzazione Servizi di Manovra LdS Nola Interporto
- 3) DE PdE.18.09.04_Elenco delle MP terminalizzabili LdS Nola Interporto
- 4) DE PdE.18.09.05_Piano di Emergenza Interno LdS Nola Interporto

9. Distribuzione

RΙ

IR

RSO

OSO

PdC

PDT

RS

RMP

Allegato 5d

Norme per le attività di sicurezza

Nola Interporto

Medway Italia Srl

MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose MDW.D.007

REVISIONE							
N.	Data	Motivo della revisione					
03	30/09/2023	Aggiornamento RID 2023					

	EMISSIONE						
	Redazione						
Responsabile formazione e Regolamenti	Moreno Oliveri	Chord Horan					
Consulente Trasporti MP	Roberto Toninelli	Jamesh.					
	Verifica	4					
Responsabile SGS	Francesca Spatafora	Spolore					
	Approvazione						
Direttore Esercizio	Scipione Vitale	Sof Will					



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

L'Impresa Ferroviaria Medway Italia (MDW)

VISTO Il sistema di Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio emesso dall'IF MDW ai sensi del Decreto ANSF N. 4/2012, di cui il presente documento è parte

VISTA la Circolare ministeriale MIT0000059 del 23/11/2017-D

Emana la seguente Disposizione di Esercizio

Art. 1. Scopo e Campo di Applicazione

La presente ha lo scopo di emanare specifiche indicazioni normative, a integrazione di norme in vigore, per disciplinare in particolare la gestione della sicurezza dei trasporti delle merci pericolose.

La presente disposizione si applica alle attività di sicurezza di Condotta Treni (CT) e Preparazione dei Treni (PDT).

In particolare, si applica ai servizi di trasporto di merci pericolose ai sensi del RID (ed. vigente), secondo il quale l'IF MDW è soggetto "Trasportatore", con le seguenti limitazioni:

- o Limitazioni dell'attuale Certificato di Sicurezza: esclusione classi RID 1 e 7
- o Limitazioni da parte dei Gestori degli Impianti.

Art. 2. Emanazioni

Sono emanati i contenuti riportati di seguito.

1. Funzioni aziendali atte a gestire il processo (Responsabilità)

1.1. Responsabile Merci pericolose.

Il ruolo di "Responsabile Merci Pericolose", responsabile del processo di organizzazione e gestione del Trasporto di Merci Pericolose, è coperto dal "Responsabile Produzione (RP)" dell'IF MDW, preposto al coordinamento di tutte le attività di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

1.2. Consulente alla Sicurezza del Trasporto delle Merci Pericolose

Il ruolo di "Consulente alla Sicurezza del Trasporto di Merci Pericolose (CSTMP)", con responsabilità individuate dal D. Lgs. 35/2010 e dal RID, è coperto da un Consulente Esterno, incaricato ai sensi di legge dall'IF MDW.

1.3. Responsabile Scali Terminali per Merci Pericolose

Il ruolo di "Responsabile Scali Terminali per Merci Pericolose", con responsabilità individuate dal DMA 20/10/98 - Direttiva ANSF N. 01/10 - Disp. RFI N. 03/10, è coperto dal "Direttore d'Esercizio" dell'IF MDW, preposto al coordinamento di tutte le attività di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

1.4. Direttore Esercizio

È responsabile di tutto il processo di Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose.

1.5. Responsabile Formazione e Regolamenti

È responsabile della formazione del personale MDW addetto alla Preparazione del Treno e Condotta Treni riguardo il trasporto di merci pericolose.

1.6. Responsabile Materia Rotabile

È responsabile della verifica dell'abilitazione dei veicoli al trasporto delle Merci Pericolose.

1.7. Responsabile Tecnico

È responsabile della verifica della compatibilità Tratta – Treno (route compatibility).

1.8. Operatore Intermodale / Ditte Speditrici

L'Operatore Intermodale, con cui si relazionano i soggetti responsabili dell'IF MDW e che gestisce l'interfaccia con le Ditte Speditrici.



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

2. Fasi e responsabilità nel trasporto delle Merci Pericolose

Nella figura che segue è riportato una tabella riassuntiva delle responsabilità relativamente al trasporto Merci Pericolose.

Tutto il processo si svolge sotto la supervisione ed il controllo del Responsabile Merci Pericolose (Responsabile Produzione) coadiuvato dal CSTMP.

FASE	DESCRIZIONE	RESPONSABILE	STRUMENTO		
	Analisi esigenze del cliente	Direttore Esercizio	Funzione commerciale di holding		
	Valutazione della fattibilità del trasporto	Responsabile MP	Supporto da CSTMP		
	Contrattualizzazione	Amministratore Delegato	Politiche societarie e di holding		
PROGRAMMAZIONE	Richiesta annuale tracce al Gl	Responsabile Produzione	PIC		
	Richiesta tracce in gestione operativa al Gl	Responsabile Produzione	PIC		
	Accordo sulla ricezione/accettazione MP-nulla osta	Responsabile Produzione	Comunicazione interna		
	Accettazione del trasporto mediante controllo documentale	PDT	Verifica comunicazione da SO e allegato 1		
	Verifica/adattamento traccia	Responsabile Produzione	PIC		
OPERAZIONI IN	Emissione e compilazione della documentazione	PDT	M18, BFC, prospetto composizione treno, lettera di vettura		
PARTENZA	Consegna all'agente di condotta della documentazione sul tipo e posizione MP	PDT	Comunicazione attraverso copia di M18 con riferimento in M40 Tec		
	Controllo presenza documenti	PDT	Allegato 1		
	Verifica carri e contenitori con MP	PDT	Allegato 1		
	Verifica dotazioni di bordo ai fini RID	Agente di condotta	Allegato 1 e Disposizione MDW.D.010		
	Effettuazione del trasporto	Agente di condotta	Materiale rotabile		
TRASPORTO	Vigilanza in caso di sosta lungo il percorso o negli scali fino all'effettivo passaggio di consegna delle MP	Agente di condotta	Controllo visivo		
	Consegna/inoltro del materiale al gestore di manovra	Agente di condotta	Controllo visivo		
	Segnalazione near-miss	Agente di condotta	Comunicazione interna		



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

	Comunicazione dell'emergenza al GI ed al Responsabile trasporto MP	Agente di condotta	Foglio istruzioni emergenza in linea – Allegato 4	
EMERGENZA IN LINEA	Supporto ai soccorritori	Agente di condotta	Documenti di bordo, istruzioni di sicurezza RID	
	Svolgimento attività previste dalle istruzioni di sicurezza RID	Agente di condotta	istruzioni di sicurezza RID	
	Comunicazione dell'emergenza al GI ed al Responsabile trasporto MP	Agente di condotta	PEI di scalo	
EMERGENZA IN SCALO	Supporto ai soccorritori	Agente di condotta	Documenti di bordo, istruzioni di sicurezza RID	
	Svolgimento attività previste dalle istruzioni di sicurezza RID	Agente di condotta	istruzioni di sicurezza RID	

3. Personale incaricato della accettazione del trasporto.

3.1. Personale Preparazione del Treno

Solo il personale di MDW abilitato all'attività di sicurezza PDT nell'impianto d'origine del trasporto o dove vengono aggiunti veicoli esegue le mansioni di sua pertinenza (CONTROLLI TRASPORTATORE 1.4.2.2 RID ed. vigente) come sottoindicato:

A) CONTROLLI 1.4.2.2.1 RID (ed. vigente)

Per tale attività, per i punti a) b) d) e) f) di 1.4.2.2.1 RID (ed. vigente) si avvale delle informazioni e dati mesi a disposizione degli altri operatori. Nel caso del 1.4.2.2.1 c) si avvale, ove applicabile, di quanto attestato nel "Certificato di carico di un container" se fornito conformemente al 5.4.2 di RID (ed. vigente). In particolare:

- a) "Verificare che le MP da trasportare siano autorizzate al trasporto conformemente al RID (ed. vigente)"
 - Tale verifica è effettuata via software e verificata da PDT Esiste apposita tabella di MP escluse dal trasporto sia perché non ammesse RID o non ammesse dal Certificato di Sicurezza Unico o perché non ammesse da MDW. Eventuali trasporti in deroga, esenzione o accordo multilaterale sono valutati caso per caso dal PDT.
- b) "Assicurarsi che tutte le informazioni prescritte dal RID relative alle MP che devono essere trasportate siano state fornite dallo speditore prima del trasporto, che la documentazione prescritta sia allegata al documento di trasporto o se il trattamento elettronico dei dati (EDP) o lo scambio di dati informatizzati (EDI) sono utilizzati al posto della documentazione cartacea, che i dati siano disponibili durante il trasporto in una maniera almeno equivalente a quella della documentazione cartacea".

Tale verifica è effettuata via software e verificata da PDT secondo la check-list in allegato 1

- c) "Assicurarsi visivamente che i carri e i carichi non presentino difetti manifesti, perdite o fessure, mancanze di equipaggiamenti, ecc.
 - Per le condizioni all'interno di container chiusi, tale verifica è effettuata mediante controllo della presenza del "Certificato di carico di un container" se fornito conformemente al 5.4.2 di RID (ed. vigente);



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

- d) per le condizioni verificabili all'esterno dei container chiusi o dei container-cisterna, le verifiche sono effettuate dal PDT. "Assicurarsi che la data indicata per il prossimo controllo per i...container cisterna...non sia statosuperata".
 Tale verifica è effettuata direttamente da PDT. In caso di dubbi sui dati presenti sulla targa del container cisterna (es: illeggibili o non chiari), prima dell'accettazione del carro, si provvede a richiedere al Gestore del container cisterna, il report di verifica periodica o intermedia.
- e) "Verificare che i carri non siano sovraccaricati".
 Tale verifica è effettuata mediante controllo documentale della massa caricata da PDT relativamente al carro utilizzato nella preparazione del BFC.
- f) "Assicurarsi che siano apposte le placche, i marchi ed i pannelli arancioni prescritti per i carri".

 Tale verifica è effettuata mediante check-list in allegato 1
- g) "Assicurarsi che gli equipaggiamenti prescritti nelle istruzioni scritte si trovino nella cabina di guida".

 Tale verifica è effettuata direttamente dall'Agente di Condotta, allegato 3.
- h) Compilare ed allegare al trasporto la check-list del Preparatore del Treno, in allegato 1.

Tutte le verifiche sono effettuate in conformità alla Check-list in allegato 1, estratto per quanto applicabile ai trasporti MDW, dal punto 5 del documento IRS (International Railway Solution) 40471-3 edizione vigente, pubblicata dall'UIC.

Nel caso in cui tali controlli evidenzino una o più non conformità il PDT, provvede a far scartare il materiale rotabile dalla composizione, e comunica l'irregolarità come previsto dalla disposizione MDW.D.013 "Controlli specifici da eseguire alle unità di carico e segnalazione delle non conformità riguardanti il carico ed i veicoli".

B) Preparatore Del Treno

Il Preparatore del Treno riporta sulla Lista Veicoli/Foglio Veicoli (M18/M18 Spec.) le MP in composizione al treno, indicandovi i codici di pericolo ed i numeri ONU identificativi della materia e ne segnala la presenza sul Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC) ed esegue le operazioni di cui al punto 6 del BFC.

3.2. Funzioni e responsabilità

Il personale in possesso di abilitazione alle attività di sicurezza, secondo quanto previsto dall'organizzazione specifica di ciascuno scalo, nonché il personale addetto alle operazioni di accettazione della merce e PDT è responsabile di quanto illustrato ai punti precedenti.

Tutte le liste di controllo vengono distribuite al personale sotto forma cartacea o informatizzata.

In ogni caso le check-list sono associate, rispettivamente, ad un singolo documento di trasporto, container, tankcontainer e ne viene garantita la tracciabilità.

Tutte le informazioni relative alle MP non possono essere diffuse o lasciate visionare a terzi non autorizzati, anche mediante utilizzo di dispositivi elettronici o informatici di trasmissione dei dati/immagini, al fine di garantire la necessaria riservatezza prevista dai piani di security.

L'accesso alle informazioni afferenti le MP ed ai sistemi informatici che le trattano, può avvenire solo mediante identificazione del soggetto che vi accede e tracciabilità delle attività svolte.



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

4. Effettuazione del trasporto

4.1. Operazioni preliminari alla partenza del treno

4.1.1. Attività del Preparatore del Treno

All'atto della partenza di un treno avente in composizione merci pericolose, il Preparatore del Treno (PDT) riporta sulla Lista Veicoli/Foglio Veicoli (M18) le MP in composizione al treno, indicandovi i codici di pericolo ed i numeri ONU identificativi della materia e ne segnala la presenza sul Bollettino di Frenatura e Composizione (BFC nel seguito).La presenza di MP in composizione al treno è indicata nel M40 Tecnico, in modo da mettere in conoscenza lo stesso delle merci pericolose in composizione e della loro posizione nel convoglio.

Ogni trasporto di merci pericolose è accompagnato oltre che dalla usuale documentazione di viaggio anche dalle istruzioni scritte secondo RID (edizione vigente) e dal Foglio istruzioni per l'emergenza in linea (allegato 4). Il PDT inoltre compila la check-list (allegato 1) per ogni veicolo carico di merci pericolose. Tale documentazione è considerata parte integrante dei documenti treno.

PDT verifica, la presenza di tutta la documentazione e provvede alla sua consegna al personale del treno, come previsto dalla normativa vigente.

PDT, nel rispetto delle disposizioni dell'IF, ha il compito di comunicare al Regolatore della Circolazione (DM/DCO), tutte le informazioni relative alla composizione del treno, ivi comprese quelle relative alla presenza di MP indicandone la loro posizione acquisita nel convoglio

In particolare, ai sensi dell'art. 132 MDW.D.PGOS, il PDT comunica per iscritto agli stessi agenti designati dal GI la presenza di tank-container che contengono gas liquefatti refrigerati (classe 2 del RID) per i quali nei documenti deve essere presente l'indicazione della data limite del tempo di tenuta.

4.1.2. Attività del personale dei treni in possesso di abilitazione alla condotta

Il personale addetto alla condotta dei treni aventi in composizione trasporti di MP prima della partenza e in qualsiasi caso di modifica della composizione del treno, provvede a verificare che sia presente:

- Lettera di vettura
- M18
- BFC
- Una check-list (allegato 1) compilata e firmata per ciascun carro con merci pericolose

Qualora manchi un solo documento o risulti incompleto, illeggibile o comunque persistano dubbi, l'Agente di Condotta non consente la partenza del treno, se non ha ricevuto i chiarimenti necessari dal PDT.

L'agente di condotta deve assicurarsi di avere a disposizione:

- il Foglio istruzioni per l'emergenza in linea (allegato 4);
- il piano di security per il viaggio (allegato 5);
- le istruzioni scritte secondo RID (allegato 6);
- istruzioni operative coordinate con i singoli PEI degli scali di partenza, arrivo, intermedi;
- gli equipaggiamenti addizionali prescritti nelle istruzioni scritte, che devono essere presenti in cabina di guida.

La suddetta documentazione non può essere diffusa o lasciata visionare a terzi non autorizzati, anche mediante utilizzo di dispositivi elettronici o informatici di trasmissione dei dati/immagini per garantire la necessaria riservatezza prevista dai piani di security.

Tale documentazione in caso di emergenza in linea in cui è presente merce pericolosa o in caso di minaccia da azione malavitosa viene utilizzata per fronteggiare/comunicare l'emergenza e, se necessario, per mitigare le conseguenze dell'evento e garantire la sicurezza dei soccorritori; pertanto, è resa disponibile SOLO ai servizi di soccorso autorizzati es: vigili del fuoco e Autorità pubblica. NON può essere visionata o resa disponibile con qualsiasi mezzo a soggetti privati o organi di stampa.



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

4.2. Operazioni successive alla partenza del treno

Nel caso in cui un treno, durante il percorso, subisca operazioni di inversione del senso di marcia o per situazioni programmate o meno (scarto o aggiunta veicoli), l'Agente di condotta e/o il PDT si accerteranno dell'eventuale variazione relativa alla nuova posizione assunta dai veicoli con MP. In tale evenienza l'agente di condotta e/o il PDT provvederanno alla variazione dei documenti di scorta e a predisporre un nuovo Prospetto di Composizione da trasmettere al Gestore Infrastruttura secondo le modalità previste dalle Procedure d'Interfaccia.

4.3. Funzioni e responsabilità

Il Personale di Condotta è tenuto, all'atto della partenza, a verificare se sono indicate merci pericolose sulla lista veicoli e, in caso positivo, di avere ricevuto la documentazione di cui sopra.

Il Personale di condotta è tenuto a portare con se le istruzioni scritte secondo il RID (edizione vigente) e a tenerle in cabina in posizione tale da renderle facilmente accessibili.

Il Personale di Condotta è responsabile della comunicazione dell'emergenza in linea.

Il Personale di Condotta è responsabile del rispetto della catena decisionale riportata in allegato 2.

4.4. Modalità di gestione delle soste

Il personale del treno, sia nel caso di sosta tecnica programmata che nel caso di sosta straordinaria dovuta ad eventi non previsti, non dovrà abbandonare il treno senza aver preventivamente avvisato la Sala Operativa e che questa abbia inviato personale di riserva in sostituzione di detti agenti.

I nomi del personale in sostituzione devono essere preventivamente comunicati dalla Sala Operativa al personale che lascia il treno e, al momento dell'arrivo del nuovo equipaggio, l'equipaggio che lascia il treno dovrà verificare l'identità del nuovo equipaggio e la corrispondenza dei nomi con quelli ricevuti dalla Sala Operativa. In caso di discrepanza NON abbandona il treno con le MP, ma chiede chiarimenti alla Sala Operativa.

Prima della partenza il PDT dovrà scorrere la colonna, se possibile da ambo le parti, al fine di verificare il permanere della conformità del carico.

In nessun caso le MP restano sprovviste di personale presente e incaricato della loro sorveglianza.

5. Gestione dell'emergenza

5.1. Gestione dell'emergenza in scalo

La gestione dell'emergenza in scalo avviene in ottemperanza alle regole definite da ciascun Piano di Emergenza di ogni scalo preparato in conformità alla IRS (International Railway Solution) 20201 pubblicata dall'UIC, oltre che delle norme nazionali applicabili (es: D.M. 20/10/98) e regole del Gestore dello Scalo.

Per ciascuno scalo Medway recepisce formalmente il PEI predisposto dal Gestore dello Scalo ed estrapola le istruzioni operative coordinate con il singolo PEI, necessarie al proprio personale ai fini della tutela della salute e sicurezza nonché alla segnalazione dell'emergenza e per raggiungere il punto di raccolta più opportuno relativamente allo scenario di emergenza in atto nello scalo.

Il personale di Medway non ricopre ruoli di intervento in emergenza presso gli scali, diversi da quelli afferenti al suo treno e sostanzialmente connessi alla segnalazione dell'emergenza ed alla messa a disposizione delle informazioni, se necessario, ai servizi di soccorso in emergenza.

Non appena percepita un'emergenza in scalo l'equipaggio attua immediatamente le azioni previste dalle istruzioni operative dello specifico scalo e le disposizioni dettate dal GI in quella specifica situazione.

Restano valide le medesime regole descritte per garantire la riservatezza delle informazioni in caso di emergenza in linea.



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

5.2. Gestione dell'emergenza in linea

Non appena percepita un'emergenza in linea, l'equipaggio attua immediatamente le azioni previste dal Foglio istruzioni per l'emergenza in linea (allegato 4). Se sono coinvolte MP segue le istruzioni scritte secondo RID. Cautelativamente ritiene che, fino a evidenza contraria, qualsiasi emergenza sia generata da azioni malavitose; pertanto, attua quanto disposto nel piano di security per il viaggio (allegato 5).

Nel caso in cui un incidente o inconveniente di esercizio sia causato da merci pericolose o ne veda il loro coinvolgimento, l'Agente di Condotta assume il ruolo di Coordinatore dell'Emergenza di Linea (CEL).

L'agente PDT assume il ruolo di Addetto all'Emergenza di Linea (AEL).

Il PDT sostituisce l'Agente di Condotta nel caso in cui questi non sia in grado di assumere il ruolo di CEL per gravi motivi es: ferito

Il soggetto incaricato di segnalare la situazione di emergenza ai servizi di soccorso è il gestore dell'infrastruttura il quale riceve tutte le informazioni necessarie dall'Agente di Condotta, come descritto nel modulo "Foglio istruzioni emergenza in linea".

Il gestore dell'emergenza in linea è il Gestore dell'Infrastruttura. Le attività di soccorso sono in carico esclusivamente ai vigili del fuoco e agli organi della pubblica Autorità.

Come descritto nel "Foglio istruzioni per l'emergenza in linea", il Personale di Condotta comunica l'inconveniente anche alla propria sala operativa.

Il personale viaggiante presente sul luogo dell'accaduto si attiva e fa quanto possibile per tutelare la salute e sicurezza propria e delle persone presenti attorno al punto dell'emergenza oltre che della tutela dell'ambiente.

In attesa dei soccorsi qualificati, nel rispetto della tutela della propria salute e sicurezza, sulla scorta delle informazioni disponibili, individua le immediate conseguenze dell'evento che si è verificato, es: presenza di feriti e loro esatta posizione, esplosione, incendio, rilascio di gas, vapori o fumi, rilascio di liquidi tossici o inquinanti sui terreni o nei corsi d'acqua, ecc.

Se possibile effettua fotografie o filmati nell'immediatezza dell'evento allo scopo di meglio analizzare in un secondo momento l'accaduto ma, non lo dichiara a nessuno, e in nessun modo può trasmetterli o divulgarli ad altri o anche alla Pubblica Autorità senza formale richiesta dell'Autorità Giudiziaria (magistrato). Tali immagini o documenti filmati devono essere consegnati integralmente ed al più presto possibile, alla direzione di Medway. L'equipaggio non può conservare copie di tali immagini o documenti filmati.

L'Agente di Condotta mette a disposizione le informazioni ed i documenti di viaggio SOLO ai servizi di soccorso autorizzati es: vigili del fuoco e Autorità pubblica. NON rende disponibile o ne consente la visione con qualsiasi strumento, a soggetti privati o organi di stampa.

In ogni caso le informazioni saranno solo quelle necessarie per effettuare in sicurezza l'intervento di soccorso e di mitigazione degli impatti sull'ambiente come contenute nei documenti di trasporto e nelle istruzioni di sicurezza.

Agli equipaggi dell'IF coinvolti in un'emergenza, è fatto esplicito divieto di parlare o descrivere l'accaduto a chiunque o trasmettere informazioni direttamente a soggetti privati, agli organi di stampa o a chiunque diverso dai vigili del fuoco o organi della pubblica Autorità.

La Sala Operativa provvede a:

- rimanere in contatto con il personale del treno interessato;
- aggiornarsi continuamente sulle condizioni di eventuali feriti;
- mettersi a disposizione dei servizi di soccorso e dell'Autorità pubblica per ogni eventuale adempimento;
- raccogliere il maggior numero di informazioni possibili per la successiva ricostruzione ed indagine dell'accaduto ed informare il CSTMP il quale valuterà se l'evento eccede i parametri oltre i quali è necessaria la relazione dell'incidente:



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

- raccogliere tutte le informazioni che saranno necessarie allo studio dell'evento ed alla compilazione della relazione di incidente sulla scorta dell'elenco minimo presente nella relazione annuale del CSTMP;
- coordinarsi con il GI di competenza per la risoluzione dell'inconveniente;
- informare il CSTMP sull'accaduto;
- successivamente all'evento effettuare le richieste di copia dei verbali degli interventi dei vigili del fuoco, delle Autorità intervenute ed i referti del pronto soccorso se vi sono stati feriti.

6. Security

Ai fini di maggiore cautela e semplicità operativa tutte le MP sono considerate ad alto rischio ai sensi del cap.1.10 del RID pertanto è emesso piano della security per tutti i viaggi con MP (allegato 5).

Durante le fasi svolte presso gli scali, si applicano le disposizioni di security dei gestori degli scali. A questo fine il personale di MDW si adegua alle regole disposte dai gestori degli scali.

Art. 3 Destinatari e Diffusione

La presente è destinata a tutto il personale che svolge attività di sicurezza di Condotta Treni (CT) e di Preparazione del Treno (PDT), oltre che al personale preposto e addetto al coordinamento.

La distribuzione avverrà in ottemperanza alle modalità previste nelle procedure in uso (a mezzo tablet e software "Rail Mobile").

Art. 5 Entrata in vigore

La presente entra in vigore nella data di emissione della disposizione.

Art. 6 Allegati

Costituiscono parte integrante gli allegati di seguito elencati.

Allegato 1. check-list ad uso del Preparatore del Treno e Verificatore - estratto dal punto 5 del documento IRS (International Railway Solution) 40471-3

Allegato 2. Catena decisionale emergenza treno

Allegato 3. Esempio tabella risposte alle emergenze negli scali

Allegato 4. Foglio istruzioni per l'emergenza in linea

Allegato 5. Piano di Security viaggio

Allegato 6. Istruzioni scritte secondo il RID (edizione vigente)



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

Allegato 1: check-list ad uso del Preparatore del Treno e Verificatore - estratto dal punto 5 del documento IRS (International Railway Solution) 40471-3

Per ogni singolo carro con MP

Data	Ora					
Treno n:	Carro n:					
Luogo di svolgimento della verifica						
Num. Unità di carico 1						
Num. Unità di carico 2						
Num. Unità di carico 3						
Num. Unità di carico 4						
QUALSIASI ANOMALIA, ANCHE AD UNA SOLA UNITÀ DI CARICO, DEVE ESSERE SEGNALATA E CLASSIFICATA, IN CONSEGUENZA PUÒ ESSERE DISPOSTO LO SCARTO DEL CARRO						



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

CHECK LIST ad uso del FORMATORE					
Nome e Cognome: PANTENTE N:					
Controllo Documenti					
Punto 5.1 - IRS 40471-3	na	OK	NO		
Le merci sono autorizzate al trasporto ai sensi del RID o in deroga temporanea in conformità alla sez. 1.5.1 del RID.					
A tal fine le informazioni riportate sul documento di trasporto, devono essere comparate con quelle dalla lista delle MP (RID cap. 3.2 Tab. A) o con la deroga temporanea, al fine di verificarne la conformità; le informazioni da verificare sono le seguenti:					
E' presente il numero di identificazione del pericolo, se è apposta una targa di colore arancione ai sensi del RID/ADR 5.3.2.1 (obbligatoria per carri cisterna e per container cisterna, per questi ultimi solo se non viaggiano secondo la disposizione speciale RID 1.1.4.2.1 catena del trasporto che include parte in mare)					
Il numero ONU è preceduto dalle lettere "UN" E' riportato il nome proprio di spedizione della materia o dell'oggetto, a cui deve essere aggiunto il nome tecnico tra parentesi quando si applicano le disposizioni speciali 274, 318 o 398 del RID, capitolo 3.3 Per le batterie al litio con numeri ONU 3090, 3091, 3480, 3481 è presente il numero 9 della classe					
Per altre sostanze o oggetti, i numeri di modello di etichetta contenuti nel RID, capitolo 3.2, Tabella A, colonna 5, ad eccezione dell'etichetta conforme al modello 13. Se sono indicati più numeri di modello di etichetta, i numeri che seguono il primo devono essere indicato tra parentesi.					
Per le sostanze e gli oggetti per i quali non esiste un modello di etichetta nel RID, capitolo 3.2, tabella A, colonna 5, deve essere invece indicata la classe specificata nella colonna 3a					
E' indicato l'eventuale gruppo di imballaggio assegnato alla sostanza e contenuto nel RID, capitolo 3.2, Tabella A, colonna 4, che può essere preceduto dalle lettere "PG" o dalle iniziali delle parole "gruppo di imballaggio" nelle lingue utilizzate in in conformità al RID, 5.4.1.4.1					
E' indicato il numero e la descrizione dei colli secondo RID 5.4.1.1.1e					
Per le spedizioni trasportate in deroga temporanea ai sensi del RID, 1.5.1, il documento di trasporto deve specificare che il trasporto avviene in deroga, ad es. "Trasporto concordato ai sensi dell'articolo 1.5.1 RID (RID 1/2021)"					
Punto 5.2 - IRS 40471-3	na	ок	NO		
È apposta la croce sulla casella RID del documento di trasporto come previsto al RID 5.4.1.4.1					
Sono allegate le appendici al documento di trasporto specificate nel RID (accordo dell'autorità competente con le condizioni di trasporto per determinati articoli e materie delle classi 4.1 e 5.2)					
Per il trasporto di merci pericolose in una catena di trasporto che comporti una tratta via mare o via aerea, il documento di trasporto riporta l'indicazione "Trasporto secondo 1.1.4.2.1" e il documento di cui alla nota a piè di pagina riferita al RID 5.4.1.1. 7 è aggiunto ove necessario (es: allegato il multimodal form) Per il trasporto di sostanze pericolose per l'ambiente rispondenti ai criteri del RID, 2.2.9.1.10 il documento di					
trasporto riporta l'indicazione "Pericoloso per l'ambiente" o "Inquinante marino/Pericoloso per l'ambiente"					
Punto 5.3 - IRS 40471-3 Per i carri cisterna, contenitori cisterna, cisterne mobili, vuoti, non ripuliti le informazioni specificate nel RID,	na	OK	NO		
5.4.1.1.6 in relazione al RID, 5.4.1.1.1 sono indicate nel documento di trasporto, esempio: "CONTAINER CISTERNA VUOTO ULTIMA MERCE CARICATA 663 UN 1098 ALCOOL ALLILICO, 6.1 (3) I" o "CARRO CISTERNA VUOTO ULTIMA MERCE CARICATA 663 UN 1098 ALCOOL ALLILICO, 6.1 (3) I"					
Punto 5.4 - IRS 40471-3	na	ОК	NO		
Per i gas liquefatti refrigerati di classe 2 (numeri di identificazione del pericolo 22, 223 e 225) trasportati in carri cisterna, cisterne mobili o container cisterna, è obbligatoria l'indicazione nel documento di trasporto dell'effettiva fine del tempo di tenuta (cfr. RID, 5.4 .1.2.2 d) nel seguente formato: "FINE TEMPO DI TENUTA:(GG/MM/AAAA)".					
Punto 5.6 - IRS 40471-3	na	OK	NO		
Verificare che la prescritta segnaletica apposta corrisponda a quanto indicato nel documento di trasporto e che eventuali etichette di manovra siano state apposte su grandi contenitori, casse mobili, tank container, casse mobili-cisterna, cisterne mobili, carri cisterna e che la segnaletica apposta corrisponda a quanto indicato nel documento di trasporto					
Verificare che il marchio di cui al RID, 5.3.3 (triangolo con termometro) sia stato apposto su carri cisterna, container cisterna, cisterne mobili, grandi container. Applicabile se una materia è trasportata o consegnata per il trasporto allo stato liquido pari o superiore a 100 °C o allo stato solido pari o superiore a 240 °C					
Verificare che il marchio previsto dal RID, 5.3.6 (albero secco e pesce morto) è stato apposto su carri, grandi contenitori, contenitori cisterna, cisterne mobili contenenti sostanze pericolose per l'ambiente che soddisfano i criteri di RID 2.2.9.1.10.					
Per il trasporto di gas liquefatti di classe 2, gas liquefatti refrigerati o gas disciolti, i carri cisterna devono essere contrassegnati con una banda arancione (cfr. RID, 5.3.5).					
Punto 5.7 - IRS 40471-3	na	OK	NO		
I carri cisterna, i contenitori cisterna (casse mobili cisterna), le cisterne mobili, i grandi contenitori e i piccoli contenitori pieni o vuoti ma non puliti, degassati o decontaminati recano una targa di colore arancione ai sensi del RID, 5.3.2.					
I numeri di identificazione del pericolo ed i numeri ONU utilizzati per questa identificazione coincidono con le			Pag. 1		



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

	100.00	uoi 00/0	0/2020
informazioni contenute nel documento di trasporto.			
Per il trasporto di gas di classe 2 in carri cisterna, la denominazione ufficiale di trasporto del gas trasportato (indicazione nel documento di trasporto) corrisponde ad una delle denominazioni ufficiali di trasporto riportate sul carro cisterna stesso o sui pannelli (pannello del carro, pannello ribaltabile) e che siano indicati i limiti di carico applicabili.			
Punto 5.9 - IRS 40471-3		ок	NO
I carri non sono sovraccaricati tenuto conto della massa riportata nel documento di trasporto			
Punto 5.10 - IRS 40471-3		ОК	NO
I carri cisterna che trasportano gas di classe 2 non sono sovrariempiti rispetto alla massa specificata nel docume di trasporto ai sensi del RID, 5.4.1.2.2 c)	ento		

FIRMA

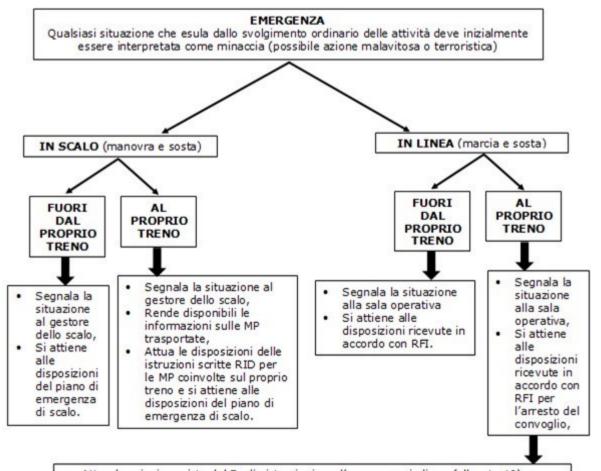


MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

Nome e Cognome: PANTENTE N:			
Per i seguenti punti effettuare le verifiche su entrambi i lati dei tank-container e dei container			
Punto 5.5 IRS 40471-3		ок	NO
I carri e i carichi non hanno nessun difetto palese			
Per le cisterne particolare attenzione deve essere prestata a qualsiasi perdita, crepa, parti mancanti o qualsiasi impedimento al loro buon funzionamento; i pannelli pieghevoli devono essere assicurati contro qualsiasi apertura o distacco			
Per i carri cisterna, le cisterne mobili ed i contenitori cisterna la data prevista per la prova successiva non deve essere oltrepassata			

MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

Allegato 2 Catena decisionale emergenza treno



- Attua le azioni previste dal Foglio istruzioni per l'emergenza in linea (allegato 10)
- Attua le disposizioni delle istruzioni scritte RID per le MP coinvolte,
- Si mette a disposizione dei soccorritori coadiuvandone l'azione,
- Rende disponibili solo ai soccorritori le informazioni sulle MP trasportate,
- Tutelando la propria sicurezza effettua, se possibile, rilevazioni fotografiche o filmate nell'immediatezza dell'evento, mantenendo la documentazione riservata e consegnandola integralmente ed al più presto solo alla direzione
- Non diffonde informazioni non necessarie al soccorso,
- Non sposta il convoglio senza essere preventivamente autorizzato da RFI

CHIUSURA DELL'EMERGENZA AL PROPRIO TRENO

- Se sono intervenuti i VVF, il loro verbale di chiusura emergenza NON consente la ripresa della marcia treno (chiusura statica dell'incidente),
- RFI/GESTORE SCALO può dichiarare la chiusura dell'emergenza SOLO ai fini della dircolazione dei convogli,

 Solo deservato della directa directa
- Solo dopo aver effettuato tutte le verifiche necessarie e preliminari ad una qualsiasi partenza, può
 dichiarare la fine emergenza per il treno coinvolto nell'emergenza,

 Se la verifica non è positiva, lo spostamento del convoglio può avvenire solo dopo rilascio di deroga ministeriale.



Allegato 3: Esempio tabella risposte alle emergenze negli scali

	TIPOLOGIE DI EMERGENZA E RELATIVI PROVVEDIMENTI							
PR	Descrizione	Merci Pericolose	PROVVEDII					
110	Descrizione	Merci i ericolose	Personale sul luogo	Sala Operativa				
		NO	Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa	Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Funzionario, RSGS, Consulente MP, Istruttore)				
			Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate;	Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce;				
	Svio con compromissione della sicurezza (ad		Avvisare il personale delTerminal;	personale Medway reperibile (Funzionario, RSGS, Consulente MP, Istruttore) del Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamente il Consulente Merci Pericolose avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Funzionario, RSGS, Consulente MP, Istruttore) Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamenteil Consulente Merci Pericolose				
1	esempio: interferenza con i binari di corsa, situazioni di stabilità precaria dei veicoli,	SI	Avvisare la Sala Operativa;					
	ecc.)		Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicataalla gestione dell'emergenza Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo dellemerci pericolose interessate; Avvisare il personale del Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce;					
			con la struttura dedicataalla gestione					
			Avvisare il personale RFI (DM/DCO);					
		NO		(Funzionario, RSGS, Consulente				
			Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo dellemerci pericolose	reperibile della ditta speditrice				
2	Incendio		Avvisare il personale del Terminal;					
		SI	Avvisare la Sala Operativa;					
			Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente edattenervisi per la parte di competenza;					
			Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza					
		NO	Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare il personale delTerminal;	Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Funzionario, RSGS, Consulente MP, Istruttore)				
3	Perdita da recipienti		Avvisare la Sala Operativa	wr, istruttore)				
		SI	Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n° ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate;	Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce;				



			Avvisare il personale del Terminal;	Avvisare tempestivamenteil Consulente Merci Pericolose
			Avvisare la Sala Operativa;	
			Mettere a disposizione della struttura	
			titolare della gestione dell'emergenza le	
			schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed	
			attenervisi per la parte di competenza;	
			Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicataalla gestione dell'emergenza	
			Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo dellemerci pericolose interessate;	Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce;
			Avvisare il personale delTerminal;	Avvisare tempestivamenteil Consulente Merci Pericolose
4	Fuoriuscite di Gas	SI	Avvisare la Sala Operativa;	
			Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza;	
			Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza	
	QUALUNQUE AGENTE MED	WAY RILEVI UNA SITU	AZIONE CHE POSSA DAR LUOGO AD E	MERGENZA DEVE:
Av	visare immediatamente DM/I	OCO indicando	Proprio profilo ed eventualmente n	
			Luogo preciso dell'inconveniente (parte tipo di rotabile co	involto)
			Le prime indicazioni sul tipo d Eventuali dettagli sugli effe	
			Caratteristiche di pericolosità della sosta	
			riportati sul pannel	lo arancione
			Ogni altra informazione utile relati	va all'emergenza segnalata
	tempestivamente la sala ope del Terminal			
	alle disposizioni del piano g località di servizio consultab movimento	ili presso l'ufficio		
A 441.			ARME IL PERSONALE MEDWAY DEVE	effect invaled to the second of the
	•	icevute dalla struttura RFI	fermare le manovre, chiudere le cabine, st titolare della gestione dell'emergenza, col della modesima	•
Attenersi	alle disposizioni contenute nell	estratto del Piano Genera	dalla medesima ale delle Emergenze della stazione consult	abile presso l'ufficio movimento
	·		ITI TELEFONICI	·
	Vigili del fuoco		115	
	Polizia - Commissari	ato	113	
	Carabinieri		112 - XXXX	XXXXX
	Centro antiveleni di X	XXX	XXXXXXXX	
	Autoambulanza		118	
	Pronto soccorso - Ospe	edale	XXXXXXX	XXX



Protezione civile	xxxxxxxx
POLFER	XXXXXXXXX
Dirigente Movimento XXXXX	XXXXXX
Reperibile SPEDITORE – XXXXX	XXXXXX
Sala Operativa	XXXXXXXXX



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

Allegato 4: Foglio istruzioni per l'emergenza in linea

	FOGLIO ISTRUZIONI PER L'EMERGENZA IN LINEA						
	AGENTE DI CONDOTTA	Preparatore del Treno					
	CEL (Coordinatore dell'Emergenza in Linea)	AEL (Addetto all'Emergenza in Linea)					
1	Fermare il convoglio se possibile in un luogo appropriato considerando: > il tipo di emergenza (incendio, perdita del carico, ecc.) > Il luogo (galleria, luogo abitato, ecc.) > possibili azioni dei soccorritori (accessibilità, evacuazione, ecc.) se necessario previo accordo con RFI	Sostituisce il coordinatore se questo è impossibilitato					
2	Immobilizzare il convoglio e mettere il mezzo di trazione fuori servizio	Evitare azioni che espongano a rischi inutili la propria salute e sicurezza. Non camminare vicino o toccare sostanze rilasciate. Non inalare fumi o vapori.					
3	Evitare azioni che espongano a rischi inutili la propria salute e sicurezza. Non camminare vicino o toccare sostanze rilasciate. Non inalare fumi o vapori.	Indossare i dispositivi di protezione individuale generali e particolari previsti per le emergenze che coinvolgono particolari MP come da istruzioni scritte secondo RID					
4	Indossare i dispositivi di protezione individuale generali e particolari previsti per le emergenze che coinvolgono particolari MP come da istruzioni scritte secondo RID	Evitare ogni sorgente di accensione (sigarette anche elettroniche, dispositivi elettrici, ecc.)					
5	Evitare ogni sorgente di accensione (sigarette anche elettroniche, dispositivi elettrici, ecc.)	Allontanarsi dal convoglio tenendosi sopravvento. Far allontanare eventuali presenti					
6	Allontanarsi dal convoglio tenendosi sopravvento. Far allontanare eventuali presenti	Seguire le istruzioni scritte secondo RID					
7	Seguire le istruzioni scritte secondo RID	Restare in attesa dei soccorsi mantenendosi in contatto con il personale della sala operativa					
8	Mediante M18 individuare il carro trasportante merce pericolosa coinvolto	Mettersi a disposizione del personale addetto alla risoluzione dell'emergenza					



	Chiamare immediatamente il DM/DCO/DU competente:	
9	 comunicare il proprio profilo e numero del treno comunicare il luogo da cui si effettua la chiamata ed il luogo dell'inconveniente (progressiva chilometrica) comunicare la descrizione dell'inconveniente (fuga, sversamento, incendio) comunicare il numero e posizione dei carri coinvolti comunicare il numero ONU ed il Codice di Pericolo della merce coinvolta (vedere pannello arancione e/o etichette di pericolo e/o M18) comunicare la presenza di eventuali ostacoli intorno ai carri in caso di incendio comunicare notizie circa l'ambiente circostante per quanto visibile in un raggio di 1000 metri (abitazioni, corsi d'acqua, impianti industriali) comunicare la situazione metereologica (nebbia, pioggia,) comunicare la presenza di eventuali infortunati e loro condizione 	
10	Avvisare immediatamente la sala operativa MDW	
11	Se possibile in sicurezza effettuare riprese fotografiche o filmate nell'immediatezza dell'evento da trattare con la riservatezza descritta in procedura	
12	Restare in attesa dei soccorsi mantenendosi in contatto con il personale di RFI	
13	Se nota indicare ai soccorritori la posizione degli eventuali feriti e le informazioni utili per agevolare l'intervento	
14	Mettersi a disposizione del personale addetto alla risoluzione dell'emergenza	
15	Mantenere l'assoluta riservatezza sull'accaduto. Non rendere disponibili informazioni a soggetti privati o organi di stampa o comunque a soggetti diversi dai vigilidel fuoco o dalle Autorità preposte all'emergenza.	



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

Allegato 5: Piano di Security viaggio

L'Impresa Ferroviaria Medway Italia (MDW) attua il piano di security per ciascun viaggio effettuato applicando le disposizioni RID cap.1.10 secondo le modalità di seguito descritte.

Tutte le MP trasportate sono considerate ad alto rischio a prescindere dalla tipologia del modo di contenimento, quantità ed eventuali esenzioni o deroghe applicabili.

Il presente Piano di Security si applica integralmente a tutti i viaggi effettuati trasportando MP a partire dal momento in cui l'Agente di Condotta prende in carico il treno dal gestore della manovra dell'impianto di partenza del treno e fino al momento in cui l'Agente di Condotta consegna il treno al gestore della manovra dell'impianto di arrivo del treno.

Il presente piano di security si applica anche durante le fasi di cambio personale di condotta dell'IF, se ciò avviene al di fuoridi un impianto di destinazione o partenza del singolo treno.

Il dettaglio delle tipologie e quantità di MP trasportate è inserito nel fascicolo "Documenti treno".

a) Attribuzione di specifica responsabilità in materia di security a persone competenti e qualificate, dotate della necessaria autorità.

Tale compito è attribuito al personale viaggiante; in primis l'Agente di Condotta, coadiuvato dal PDT.

- b) Registrazione delle MP in questione e delle loro tipologie.
 - Tale compito è attribuito al Preparatore del Treno.
- c) Valutazione delle attuali modalità operative e dei rischi per la security connessi, includendo le soste necessarie richieste dalle condizioni di trasporto, la conservazione delle MP nei carri, cisterne o container prima, durante edopo il viaggio, il deposito temporaneo di MP durante il trasferimento intermodale o il trasbordo tra unità di trasporto.
 - L'Agente di Condotta è responsabile delle MP da quando le prende in carico dal gestore della manovra dell'impianto di partenza e fino a quando le riconsegna al gestore della manovra dell'impianto di arrivo del treno.
 - Durante tutte le fasi di viaggio e sosta programmata o no, l'Agente di condotta coadiuvato dal Preparatore del Treno, deve sorvegliare le MP dalla cabina di guida del treno.
 - Il Preparatore del Treno deve scorrere la colonna, se possibile da ambo le parti, al fine di verificare il permanere della conformità del carico (integrità degli usuali sigilli utilizzati per garantire che non sono stati aperti i portelli dei container o le flange dei tank-container, quando non sono vuoti) prima:
 - dell'inizio del viaggio dall'impianto di partenza
 - della ripartenza dopo una qualsiasi sosta in una località di servizio se vi è il ragionevole dubbio che qualcuno possa aver avvicinato il treno es: sosta vicino ad aree accessibili alle persone ove il recinto ferroviario sia sprovvisto di alta barriera continua.

Il personale del treno, sia nel caso di sosta tecnica programmata che nel caso di sosta straordinaria dovuta ad eventi non previsti, non dovrà abbandonare il treno senza aver preventivamente avvisato la Sala Operativa e che questa abbia inviato quando necessario, personale di riserva in sostituzione di detti agenti.

I nomi del personale in sostituzione devono essere preventivamente comunicati dalla Sala Operativa al personale che lascia il treno e, al momento dell'arrivo del nuovo equipaggio, l'equipaggio che lascia il treno dovrà verificare l'identità del nuovo equipaggio e la corrispondenza dei nomi con quelli ricevuti dalla Sala Operativa. In caso di discrepanza NON abbandona il treno con le MP, ma chiede chiarimenti alla Sala Operativa.

Nell'impianto di arrivo del treno l'Agente di condotta NON può allontanarsi dalle MP finché esse non sono accompagnate dal personale di manovra dell'impianto stesso o i carri sono fatti stazionare in zone sorvegliate direttamente o a distanza con sistemi di videosorveglianza in funzione.



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

In nessun caso le MP restano sprovviste di personale presente e incaricato della loro sorveglianza.

- d) Chiara definizione delle misure da adottare per ridurre i rischi concernenti la security, tenuto conto delleresponsabilità e funzioni del personale addetto, che comprendono:
 - Formazione del Personale:

Tutto il personale di Medway è sensibilizzato e formato in merito alla security ed ai comportamenti da attuare.

- Misure di security (per esempio: come reagire in caso di minaccia più elevata, controlli da attuare in casodi assunzioni o assegnazione del personale a determinate posizioni, ecc.)

Cautelativamente il personale viaggiante ritiene che, fino a evidenza contraria, qualsiasi emergenza in linea o negli impianti, sia generata da azioni malavitose; pertanto, si attiva seguendo il foglio istruzioni per l'emergenza in linea.

Al personale dell'IF è fatto divieto di farsi parte attiva agendo oltre quanto previsto nel suddetto foglio, in particolare non è ammesso svolgere attività di contrasto fisico o opporsi ad azioni o richieste di malavitosi salvo, quando sia possibile, per tutelare la propria e l'altrui salute. Il personale dell'IF non è chiamato a svolgere attività tipiche delle forze armate o di polizia.

I controlli sulle assunzioni o spostamenti di personale ai fini della security sono effettuati dal gestore risorse umane che impedisce l'assegnazione del titolo di Agente di Condotta e di Preparatore del Treno a soggetti con precedenti significativi per reati contro il patrimonio o di terrorismo.

- Misure operative (per esempio: scelta ed utilizzo degli itinerari quando già conosciuti, accessibilità alle MP in sosta temporanea intermedia – come già definita in c), vicinanza a infrastrutture vulnerabili, ecc.)

Gli itinerari sono le linee per le quali vale il Certificato di Sicurezza e pertanto non possono essere modificati. Per le soste si applica quanto scritto sopra evitando, se possibile ed in accordo con le disposizioni puntuali del Gestore Infrastruttura, di evitare la sosta in prossimità di luoghi sensibili o frequentati dalle persone.

- Equipaggiamenti e risorse da utilizzare per ridurre i rischi riguardanti la security
- Gli usuali sigilli utilizzati per garantire che non siano stati aperti i portelli dei container o le flange dei tank-container, quando non sono vuoti, sono ritenuti adeguati. La loro rottura o assenza, costituisce evento di violazione della security. La segnalazione degli eventi di security avviene mediante i normali mezzi di comunicazione d'emergenza.
- e) Procedure efficaci ed aggiornate per segnalare e fronteggiare minacce, violazioni della security o incidenti connessi alla security
 - Le procedure sono quelle in uso per segnalare e fronteggiare tutte le emergenze. Vengono aggiornate ogni qualvoltalo si ritenga opportuno.
- f) Procedure di valutazione e di verifica dei piani di security e procedure per la loro revisione periodica ed aggiornamento
 - Le procedure in uso ed il piano di security per i viaggi sono aggiornate ogni qualvolta lo si ritenga opportuno. MDW opera utilizzando un Sistema di Gestione della Sicurezza attivo e certificato da ente esterno di certificazione, nonché approvato da ANSFISA.
- g) Misure per assicurare la protezione fisica delle informazioni riguardanti il trasporto contenute nel piano di security

 Per maggiore cautela il piano di security non contiene i dettagli delle informazioni relative alle singole MP

 trasportate. Queste sono invece inserite nel fascicolo "Documenti treno" consegnato chiuso dal Preparatore del Treno
 all'Agente di Condotta. Entrambi sono soggetti adeguatamente formati e controllati e non possono diffondere ad altri
 soggetti, non identificati, le informazioni relative alle MP trasportate.



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

h) Misure per assicurare che la distribuzione delle informazioni riguardanti le operazioni di trasporto contenute nel piano di security sia limitata a quanti ne abbiano necessità. Tali misure non debbono essere comunque di ostacolo alla disponibilità delle informazioni prescritte altrove nel RID.

Il presente piano di security è inserito nelle procedure di sistema. Riporta le disposizioni applicabili per tutti i viaggi effettuati con i treni Medway sulle linee ferroviarie per le quali il Certificato di sicurezza Unico è valido.

Le specifiche informazioni relative alle MP trasportate sul singolo treno sono disponibili solo ai soggetti indicati nella tabella seguente che comprende anche l'indicazione delle misure limitative di accesso alle informazioni.

FUNZIONE	APPARTENENTE ALL'ORGANIZZAZIONE DI:	MISURA LIMITATIVA
Operatori sul sistema informatico	Medlog	password
Preparatore del Treno	Medway	obbligo di riservatezza
Agente di condotta	Medway	obbligo di riservatezza
Gestore infrastruttura	RFI o altro Gestore	Fuori competenza Medway
Soccorritori in caso di emergenza	VVF – soccorso sanitario – Forze di polizia - Autorità giudiziaria	Fuori competenza Medway



MDW.D.007 rev.03 del 30/09/2023

Allegato 6: Istruzioni scritte secondo il RID (edizione vigente)

ISTRUZIONI SCRITTE SECONDO IL RID

Provvedimenti da adottare in situazioni di incidente o di emergenza che coinvolgono o rischiano di coinvolgere merci pericolose

In ogni situazione di incidente o di emergenza che possa verificarsi durante il trasporto, il personale addetto alla condotta deve adottare i seguenti provvedimenti, quando ciò sia possibile e senza pericolo^a:

- arrestare il treno/movimento di manovra in un luogo appropriato, tenendo conto del tipo di pericolo (per es. incendio, perdita del carico), del luogo (per es. galleria, zona abitata) e delle possibili azioni dei servizi di emergenza (accessibilità, evacuazione), se necessario, previo accordo con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria;
- mettere il mezzo di trazione fuori servizio secondo le istruzioni operative;
- evitare ogni sorgente di accensione: in particolare non fumare, non utilizzare sigarette elettroniche o dispositivi simili e non attivare alcuna apparecchiatura elettrica;
- seguire le ulteriori istruzioni relative ai pericoli di tutte le merci interessate, fornite nella tabella seguente. I pericoli corrispondono al numero del modello di etichetta di pericolo e al marchio assegnato alle merci durante il trasporto;
- informare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria o i servizi di emergenza, fornendo il maggior numero possibile di informazioni sull'incidente o emergenza e sulle merci pericolose coinvolte, tenendo conto delle istruzioni del trasportatore;
- tenere a portata di mano le informazioni relative alle merci pericolose trasportate (se previsti, i documenti di trasporto) per metterle a disposizione delle squadre di emergenza o fare in modo che queste siano disponibili mediante lo scambio di dati informatizzati (EDI);
- indossare l'indumento di segnalazione ad alta visibilità prescritto quando si lascia il mezzo di trazione;
- utilizzare altri equipaggiamenti protettivi, qualora sia necessario;
- allontanarsi dalle immediate vicinanze del luogo dell'incidente o dell'emergenza, chiedere alle altre persone ad allontanarsi e seguire le indicazioni dei responsabili dell'intervento (interni ed esterni);
- non toccare e non camminare sulle perdite di materie fuoriuscite ed evitare, rimanendo sopravento, di inalare esalazioni, fumi, polveri e vapori;
- rimuovere gli indumenti contaminati e smaltirli in sicurezza.

^a Devono essere osservate le disposizioni contenute nelle normative ferroviarie o relative alle operazioni ferroviarie.

Etichette di pericolo e placche	Caratteristiche di pericolosità	Ulteriori istruzioni
(1)	(2)	(3)
Materie e oggetti esplosivi	Possono avere proprietà ed effetti diversi quali: detonazione di massa; proiezione di frammenti; fuoco o flusso di calore intenso; produzione di luce intensa, rumori o fumi intensi. Sensibili agli urti e/o agli impatti e/o al calore.	Mettersi al riparo, ma stare lontano dalle finestre
Materie e oggetti esplosivi	Basso rischio di esplosione e di incendio.	Mettersi al riparo
Gas infiammabili	Rischio di incendio. Rischio di esplosione. Possono essere sotto pressione. Rischio di asfissia. Possono causare ustioni e/o congelamento. I contenitori possono esplodere se riscaldati.	Mettersi al riparo. Tenersi fuori da zone basse.
Gas non infiammabili, non tossici	Rischio di asfissia. Possono essere sotto pressione. Possono causare congelamento. I contenitori possono esplodere se riscaldati.	Mettersi al riparo. Tenersi fuori da zone basse.
Gas tossici		
2.3	Rischio di intossicazione. Possono essere sotto pressione. Possono causare ustioni e/o congelamento. I contenitori possono esplodere se riscaldati.	Mettersi al riparo. Tenersi fuori da zone basse.
Liquidi infiammabili	Rischio di incendio. Rischio di esplosione. I contenitori possono esplodere se riscaldati.	Mettersi al riparo. Tenersi fuori da zone basse.
Solidi infiammabili, materie autoreattive, materie che polimerizzano ed esplosivi solidi desensibilizzati 4.1	Rischio di incendio. Infiammabili o combustibili, possono incendiarsi per calore, scintille o fiamme. Possono contenere materie autoreattive che possono subire una decomposizione esotermica se viene fornito calore, se a contatto con altre materie (come acidi, composti di metalli pesanti o ammine), per frizioni o urti. Ciò può comportare lo sviluppo di gas o vapori nocivi e infiammabili o l'autoaccensione. I contenitori possono esplodere se riscaldati. Rischio di esplosione degli esplosivi desensibilizzati in caso di perdita dell'agente desensibilizzante.	
Materie soggette ad accensione spontanea 4.2	Rischio di incendio per accensione spontanea se gli imballaggi vengono danneggiati o se fuoriesce il contenuto. Possono reagire violentemente con l'acqua.	
Materie che, a contatto con l'acqua, sviluppano gas infiammabili	Rischio di incendio ed esplosione a contatto con l'acqua.	Le materie fuoriuscite dovrebbero essere mantenute asciutte coprendo le perdite.

	Ulteriori istruzioni per il personale di condotta sulle caratteristiche di pericolo delle diverse classi di merci pericolose e sui provvedimenti da adottare in relazione alle circostanze prevalenti							
Etichette di pericolo e placche	Caratteristiche di pericolosità	Ulteriori istruzioni						
(1)	(2)	(3)						
Materie comburenti	Rischio di violenta reazione, di incendio ed esplosione a contatto con materie combustibili o infiammabili.							
5.1								
Perossidi organici	Rischio di decomposizione esotermica ad alte temperature, a contatto con altre materie (come acidi, composti di metalli pesanti o ammine), per frizioni o urti. Ciò può comportare lo sviluppo di gas o vapori nocivi e infiammabili o l'autoaccensione.							
Materie tossiche								
6.1	Rischio di intossicazione per inalazione, contatto con la pelle o ingestione. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.							
Materie infettanti								
6.2	Rischio di infezione. Può causare gravi malattie all'uomo o agli animali. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.	S						
Materiale radioattivo								
7A 7B	Rischio di irraggiamento esterno ed interno.	Limitare il tempo di esposizione.						
Materiali fissili								
FISSILE TO THE TOTAL THE T	Rischio di reazione nucleare a catena.							
Materie corrosive	Piechio di ustioni per corregione							
8	Rischio di ustioni per corrosione. Possono reagire violentemente fra loro, con l'acqua e con altre sostanze. Le materie fuoriuscite possono sviluppare vapori corrosivi. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.							
Materie e oggetti pericolosi diversi								
	Rischio di ustioni. Rischio di incendio. Rischio di esplosione. Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.							
9 9A		<u>l</u>						

NOTA 1: Per le merci pericolose con rischi multipli e per i carichi in comune, devono essere osservate le disposizioni applicabili ad ogni rubrica

NOTA 2: Le ulteriori istruzioni riportate nella colonna (3) della tabella possono essere adattate in relazione alle classi di merci pericolose trasportate e al mezzo di trasporto e, se è il caso, per integrarle conformemente alle norme nazionali esistenti.

Marchio	Caratteristiche di pericolosità	Ulteriori istruzioni
(1)	(2)	(3)
Materie pericolose per l'ambiente	Rischio per ambienti acquatici o sistemi fognari.	
Materie trasportate a caldo	Rischio di ustioni per il calore	Evitare il contatto con le parti calde del carro o del container e la materia fuoriuscita

Equipaggiamenti di protezione individuale che devono essere presenti nella cabina di guida

Il seguente equipaggiamento^a deve essere presente nella cabina di guida:

- una lampada portatile;

per il personale addetto alla condotta:

- un indumento di segnalazione ad alta visibilità

^a Se è il caso, gli equipaggiamenti devono essere integrati conformemente alle norme nazionali esistenti.

Allegato 5e

Organizzazione dei servizi di manovra (DOM) GTS RAIL



CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 1 di 11

Organizzazione dei Servizi di manovra (DOM) LdS Nola Interporto

Rev.	Descrizione modifiche	Redazione		Verifica		-	Approvazione	Data	Data entrata
		Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma	approvazione	in vigore
0	Prima redazione	RI	Danisi	RSGS	Lassandro	DE	Stea	24/01/2023	07/02/2023
1	Integrazioni	RI	Danisi	RSGS	Lassandro	DE	Stea	17/02/2023	03/03/2023
2	Integrazioni	RI	Danisi	RSGS	Lassandro	DE	Stea	15/03/2023	29/03/2023
3	Integrazioni §6.1.1	RI	Danisi	RSGS	Lassandro	DE	Stea	21/04/2023	05/05/2023
4	Integrazioni §6.1.1	RI	Semme	RSGS	V. Lassandro	DE	deful	29/02/2024	14/03/2024



CODICE **DE PdE.18.09.02**

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 2 di 11

Indice

1.	Scopo e campo di applicazione	3
2.	Organizzazione del servizio delle manovre	3
2.1	Coordinamento e Dirigenza della manovra	3
2.2	Autorizzazione della manovra	3
2.3	Comando ed Esecuzione della manovra	3
3.	Unità di trazione impiegate per le manovre ed i relativi ambiti di operabilità	4
4.	Norme sull'uso della valvola portatile di frenatura	4
5 .	Modalità operative relative ai "servizi di manovra" espletati nell'ambito della LdS	4
5.1	Tempistiche per lo svolgimento delle manovre	4
5.2	Manovre senza Manovratore	4
5.3	Attivazione del Freno Continuo sulle colonne in Manovra	4
5.4	Modalità per il Superamento dei Segnali Bassi spenti o disposti per la fermata	4
5.5	Movimenti nella LdS	5
5.6	Immobilizzazione dei veicoli durante le manovre	5
6.	Coordinamento dell'attività di manovra e scambio modulistica	5
6.1	Località collegate con la LdS di Nola Interporto	5
6	.1.1 Terminal Intermodale – TIN	5
	6.1.1.1 Treni in arrivo	5
	6.1.1.2 Treni in partenza	6
6	.1.2 Impianto Manutentivo – Alstom	6
6.2	Richiesta di manovre programmate	7
6.3	Richiesta di manovre straordinarie	7
6.4	Richiesta di manovre per mezzi di Trazione	7
6.5	Manovre per stazionamento e messa a disposizione veicoli in fase di manutenzion	ne7
7.	Stazionamento dei rotabili	9
8.	Personale abilitato ad operare nella LdS	9
9.	Merci pericolose	
9.1	Tipologie di merci pericolose movimentate	. 10
10.	Rifiuti	. 10
11.	Gestione delle emergenze	. 10



CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 3 di 11

12.	Referenti per la LdS	. 11
13.	Distribuzione	. 11

1. Scopo e campo di applicazione

Il presente documento è stato elaborato nel rispetto delle procedure emesse da RFI, costituisce allegato al RdS M47 di Nola Interporto, ne è parte integrante e dettaglia l'organizzazione dell'IF GTS Rail per lo svolgimento del servizio di manovra nell'impianto.

2. Organizzazione del servizio delle manovre

La movimentazione dei veicoli viene svolta in autoproduzione.

Vengono indicati di seguito gli agenti che, nelle operazioni di manovra, espletano le varie funzioni previste. Due o più funzioni possono essere, in base all'organizzazione dei servizi di GTS Rail, cumulate e garantite da un solo agente in possesso delle previste abilitazioni. Nella LdS, l'organizzazione del servizio delle manovre in relazione alle funzioni previste all'art.2 delle ISM rientra nello scenario n° 3 di cui alla Tabella 1 del servizio delle manovre (Autorizzazione RFI, Comando ed Esecuzione Impresa Ferroviaria).

Nel Terminal TIN e in tutti i binari secondari, l'organizzazione del servizio delle manovre in relazione alle funzioni previste all'art.2 dell'ISM rientra nello scenario n° 5 di cui alla Tabella 1 del servizio delle manovre (Autorizzazione, Comando ed Esecuzione Impresa Ferroviaria).

2.1 Coordinamento e Dirigenza della manovra

Il coordinamento delle manovre spetta, al Dirigente Regolatore di RFI (DM).

La **dirigenza delle manovre** per i movimenti eseguiti in autoproduzione da GTS Rail spetta all'OSO di turno o, in alternativa all'Agente del treno con funzione di Manovratore in possesso delle abilitazioni previste.

2.2 Autorizzazione della manovra

La manovra nella stazione di Nola Interporto è autorizzata dal DM con la disposizione per il libero passaggio dei segnali bassi di manovra.

Nel Terminal Intermodale di Nola Interporto, la predisposizione dell'istradamento avviene a cura del manovratore GTS Rail manovrando nella posizione richiesta prima i deviatoi più lontani e poi quelli più prossimi alla colonna da movimentare. Dopo aver predisposto l'istradamento potrà comandare la manovra.

2.3 Comando ed Esecuzione della manovra

Il **Comando** e l'**Esecuzione** della manovra, per le manovre eseguite in autoproduzione da GTS Rail compete al personale della stessa I.F.

Ogni nucleo di manovra di GTS Rail è composto normalmente da un agente con funzione di guidatore ed uno con funzione di manovratore in possesso almeno dell'abilitazione al



CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 4 di 11

"Modulo PDT-A". Gli stessi agenti hanno cura di rispettare il programma indicato dalla dirigenza e l'agente che comanda lo svolgimento del movimento di manovra, nelle zone centralizzare, rispetterà, prima del movimento di manovra "nulla osta" impartito dal Regolatore della Circolazione.

3. Unità di trazione impiegate per le manovre ed i relativi ambiti di operabilità

Per le manovre di competenza di GTS Rail vengono utilizzate le locomotive in servizio ai treni.

GTS Rail esegue i movimenti di manovra utilizzando le locomotive E494 LM ibride (elettriche/diesel) in servizio ai treni.

4. Norme sull'uso della valvola portatile di frenatura

Per memoria

5. Modalità operative relative ai "servizi di manovra" espletati nell'ambito della LdS

5.1 Tempistiche per lo svolgimento delle manovre

Le manovre sono eseguite nel rispetto delle tempistiche definite con la redazione del Mod. M.53 Manovre Integrato Parziale. Qualora l'impresa operi nell'impianto di Nola Interporto in G.O. tale attività, nelle more della presentazione del prospetto M53, non potrà essere integrata all'interno del prospetto, ma secondo le modalità e tempistiche richiamate nella Nota RFI 8493/2013.

La LdS è presenziata da personale di RFI h24.

5.2 Manovre senza Manovratore

Si possono effettuare manovre senza manovratore rispettando le norme comuni.

5.3 Attivazione del Freno Continuo sulle colonne in Manovra

I movimenti di Manovra devono essere effettuati con la condotta del freno continuo agganciata ed estesa su tutti i veicoli.

5.4 Modalità per il Superamento dei Segnali Bassi spenti o disposti per la fermata

Il superamento di un segnale basso disposto per la fermata o spento dovrà essere richiesto dall'Agente di GTS Rail con funzione di Manovratore che comanda la manovra, il RdC, esperiti gli accertamenti di sua competenza, autorizza il movimento richiesto con comunicazione scritta consegnata all'agente della I.F. preposto al comando della manovra. Questi, a sua volta, deve fornire le informazioni necessarie all'agente che esegue la manovra.

Nel caso di locomotiva isolata o da considerarsi tali, art.16/1 RCT e 38/1 IPCL, detta comunicazione deve essere notificata all' AdC. Il movimento di manovra sarà autorizzato con la seguente prescrizione:

"Autorizzo movimento di manovra dal segnale basso n°.... disposto per la fermata per guasto/spento fino a.... (successivo segnale basso n°...., tronchino, ecc.)"



CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 5 di 11

5.5 Movimenti nella LdS

Tutti i movimenti all'interno della LdS saranno svolti nel rispetto delle norme comuni.

5.6 Immobilizzazione dei veicoli durante le manovre

Durante le manovre che prevedono sgancio o aggancio di materiali sui binari di circolazione o sui binari non indipendenti da essi il Personale di GTS Rail garantirà l'immobilità dei rotabili secondo quanto previsto dall'art. 28.1 e 28.2 dell'Istruzione per il Servizio dei Manovratori, adottando tutti i necessari accorgimenti atti ad evitare anche la fuga accidentale di veicoli in sosta.

6. Coordinamento dell'attività di manovra e scambio modulistica

La movimentazione dei veicoli viene svolta in autoproduzione dall'IF GTS Rail, nel rispetto della normativa vigente.

Dalla località di servizio di Nola Interporto è collegato:

- Terminal Intermodale TIN
- Impianto Manutentivo Alstom

6.1 Località collegate con la LdS di Nola Interporto

6.1.1 Terminal Intermodale – TIN

6.1.1.1 Treni in arrivo

I treni in arrivo giunti al segnale di arresto (lato Terminal), per lo scambio dei veicoli dalla zona centralizzata di Nola interporto, gestita dal GI e il Terminal Intermodale TIN è stato individuato come punto di confine il segnale basso 124 e la scarpa fermacarri SC2 in posizione rovescia.

All'interno dell'area TIN, il comando della manovra è a cura del manovratore GTS Rail, che predispone anche l'istradamento necessario alla realizzazione del movimento concordato.

Il personale GTS Rail incaricato dello svolgimento delle manovre, giunto al segnale di arresto contatterà il Terminal al fine di prendere completa e precisa visione della situazione di piazzale e richiedere "nulla osta" all'ingresso, l'agente GTS Rail contatterà uno dei seguenti numeri nell'ordine di priorità come riportato in elenco:

- Scala Gennaro 3398780267
- Piccirillo Antonio 3339842483
- Cuozzo Rosario 3382846705
- Terminal Tin ufficio interno 081 3114200
- Terminal Tin cellulare 3332030848



CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 6 di 11

Il personale del Terminal TIN dopo aver espletato i controlli di sicurezza in ambito Terminal e fermato il traffico veicolare in prossimità del binario di ingresso, autorizzerà l'ingresso.

L'agente GTS Rail con funzione di manovratore in possesso almeno dell'abilitazione al "Modulo PDT-A" ricevuto "nulla osta" dal Terminal procederà a richiedere l'autorizzazione al movimento da parte di RDC, ricevuta tale autorizzazione procederà alla terminalizzazione del treno.

La Società GTS Rail garantisce lo stazionamento del materiale all'interno del Terminal TIN apponendo due staffe in senso opposto, sul primo carrello lato Cancello.

Velocità massima dei movimenti di manovra nell'area "Fascio Terminal TIN" 6 (sei) Km/h.

6.1.1.2 Treni in partenza

Per i treni in partenza, il personale GTS Rail in possesso di specifica abilitazione dopo aver espletato tutti i controlli propedeutici alla partenza e predisposto i documenti di scorta treno secondo quanto disciplinato nella procedura organizzativa **DE PO.09.05.00**, prima di effettuare movimenti di manovra all'interno del terminal dovrà contattare il Terminal TIN al fine di richiedere "nulla osta" prima dell'inizio delle manovre ad uno dei seguenti numeri nell'ordine di priorità come riportato in elenco:

- Scala Gennaro 3398780267
- Piccirillo Antonio 3339842483
- Cuozzo Rosario 3382846705
- Terminal Tin ufficio interno 081 3114200
- Terminal Tin cellulare 3332030848

Ricevuto "nulla osta" procederà alla movimentazione dell'UdT con relativo aggancio, procederà alla rimozione delle due staffe sul primo carrello lato Cancello e successivamente richiederà l'autorizzazione per l'ingresso in stazione al RDC di Nola Interporto.

All'interno dell'area TIN il comando della manovra è a cura del manovratore GTS Rail, che predispone anche l'istradamento necessario alla realizzazione del movimento concordato.

Velocità massima dei movimenti di manovra nell'area "Fascio Terminal TIN" 6 (sei) Km/h.

Per lo scambio dei veicoli dalla zona centralizzata di Nola interporto, gestita dal GI e il Terminal Intermodale TIN è stato individuato come punto di confine il segnale basso 124 e la scarpa fermacarri SC2 in posizione rovescia.

6.1.2 Impianto Manutentivo – Alstom

Le attività di manovra da/verso l'Impianto Manutentivo – Alstom viene svolta in occasione dell'utilizzo dell'Impianto stesso per attività di manutenzione correttiva e/o preventiva del materiale rotabile.



CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 7 di 11

I movimenti avvengono mediante movimenti di manovra non pilotata, rispettando i segnali bassi luminosi disposti per il libero passaggio.

I movimenti da/verso l'Impianto Manutentivo – Alstom sono realizzati mediante la concessione di consensi tra il DM e l'apposito incaricato dell'Impianto.

Sono inibiti movimenti contemporanei in direzione opposta.

Velocità massima dei movimenti di manovra nell'area "Fascio Alstom" 6 (sei) Km/h.

6.2 Richiesta di manovre programmate

Per memoria.

6.3 Richiesta di manovre straordinarie

Per memoria.

6.4 Richiesta di manovre per mezzi di Trazione

Gli spostamenti dei MdT sono a cura del personale GTS Rail.

6.5 Manovre per stazionamento e messa a disposizione veicoli in fase di manutenzione

I veicoli oggetto di scarto dalla composizione dei treni devono essere posti in stazionamento permanente, così come individuato dal Terminal, sui binari del "Fascio Silos Lotto D1".

Il binario individuato per l'IF GTS Rail è il binario III° Fascio Silos Lotto D1 <u>che risulta solo un binario di stazionamento permanente</u> e pertanto Il manovratore in possesso almeno dell'abilitazione al "Modulo PdT_A" che esegue lo sgancio tra due rotabili deve assicurare l'immobilità delle colonne disgiunte secondo quanto disposto dall'articolo 28.5 ISM.

Qualora gli stessi veicoli debbano essere sottoposti a operazioni di manutenzione per il ripristino dell'integrità ed il ritorno in esercizio, saranno traslati sul binario IV° Fascio Silos Lotto D1 dal personale di GTS Rail in possesso almeno dell'abilitazione al "Modulo PdT_A" <u>il tempo strettamente necessario alle lavorazioni del SRM.</u>

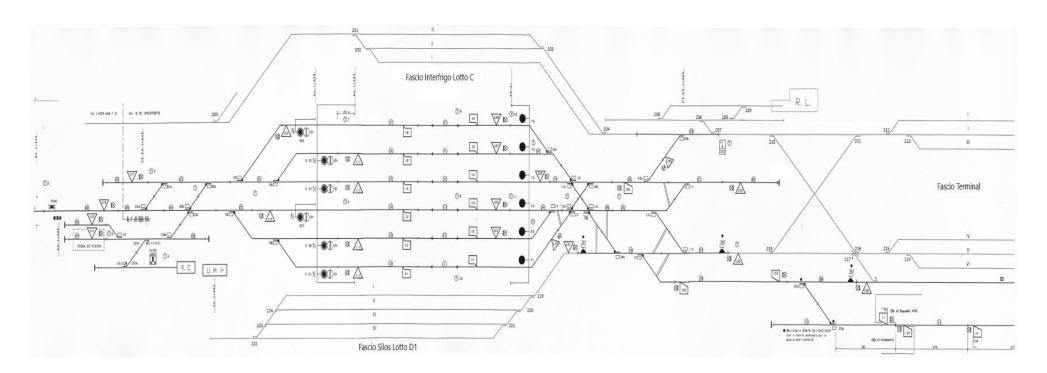
Velocità massima dei movimenti di manovra nell'area "Fascio Silos Lotto D1" 6 (sei) Km/h.



CODICE **DE PdE.18.09.02**

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 8 di 11





CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 9 di 11

7. Stazionamento dei rotabili

Il manovratore in possesso almeno dell'abilitazione al "Modulo PdT_A" che esegue lo sgancio tra due rotabili deve assicurare l'immobilità delle colonne disgiunte. Prima di effettuare lo sgancio del tenditore aziona il rubinetto di testata della condotta generale.

La frenatura con freno continuo garantisce l'immobilità di una colonna servita da tale tipo di frenatura per un tempo non superiore a 30 minuti ed a condizione che almeno tre veicoli della colonna siano provvisti di freno continuo attivo. Per soste superiori a 30 minuti o per colonne di carri nelle quali non vi siano almeno tre veicoli con freno continuo attivo, il personale interessato alla manovra dovrà provvedere all'immobilizzazione delle suddette colonne bloccando con freno a mano i veicoli in misura di uno ogni 10. Qualora non vi fossero veicoli sufficienti dotati di freno a mano si dovrà raggiungere il suddetto limite di uno ogni 10 integrando la frenatura a mano con staffe fermacarri; il personale addetto alla manovra dovrà quindi provvedere ad applicare staffe fermacarri ad un numero di veicoli sufficienti a raggiungere il limite suddetto, avendo cura, per ognuno di tali veicoli, di staffare almeno una ruota per ogni asse.

I veicoli, in sosta sui binari di stazione, devono essere tra loro agganciati e staffati.

Nell'impianto di Nola Interporto **NON** sono presenti binari da considerarsi indipendenti, in merito allo stazionamento dei veicoli, rispetto ai binari di circolazione. L'IF GTS Rail adotta i necessari accorgimenti, ai sensi dell'articolo 28.2 ISM e basati anche sulle caratteristiche plano-altimetriche dei binari interessati, atti ad evitare anche la fuga accidentale dei veicoli in sosta.

Qualora si rendesse necessario l'utilizzo delle staffe, il personale di GTS Rail si avvarrà delle staffe in legno in dotazioni alle locomotive.

Si conferma il rispetto dell'art. 28 ISM per i provvedimenti idonei ad impedire fughe accidentali o indebiti spostamenti dei veicoli nel caso di sosta sui binari indipendenti da quelli di circolazione.

8. Personale abilitato ad operare nella LdS

Il personale GTS Rail che opera nella LdS di Nola Interporto è in possesso della abilitazione di sicurezza relativa alla mansione assegnata ed in corso di validità.

9. Merci pericolose

GTS Rail è certificata per il trasporto di merci pericolose indicate nel CdS rilasciato da ANSFISA.

Il personale GTS Rail ha ricevuto apposita formazione sui rischi specifici connessi con lo svolgimento della propria attività/mansione relativamente alle:

- sostanze pericolose trasportate (Rif.: estratto GS PS.11.08.00 cui allegato 1);
- procedure di comunicazione (Rif.: DE PdE.18.09.05);



CODICE DE PdE.18.09.02

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina **10** di **11**

gestione delle emergenze Rif.: DE PdE.18.09.05).

La manovra dei veicoli contenenti merci pericolose dovrà svolgersi con le precauzioni indicate nei Regolamenti d'Esercizio e nelle istruzioni tecniche emesse dal G.I. dovranno essere scrupolosamente osservate eventuali restrizioni conseguenti alle etichette poste sui veicoli e le relative norme di stanziamento (All. 3 ISM).

In ogni caso, in presenza di merci pericolose sono vietate le manovre a spinta. Qualunque agente rilevi un'anormalità (spandimento di liquido da una cisterna, incendio, ecc.) ai trasporti di merce pericolose, oltre ad adottare da subito le cautele atte alla salvaguardia propria e altrui previste dalla scheda di sicurezza che segue il trasporto (non avvicinarsi alle fiamme libere, tenersi sopravento, avvisare il restante personale) deve avvisare immediatamente il DM/DCO comunicando le informazioni in suo possesso; allertato il DM/DCO provvederà a fornire le medesime informazioni alla sala Operativa. Nell'ambito dell'impianto è previsto il transito di merci pericolose in quanto l'impianto è scalo terminale di merci pericolose.

9.1 Tipologie di merci pericolose movimentate

GTS Rail, nel rispetto dei vincoli imposti dal proprio Certificato di Sicurezza, nella località di Nola Interporto può terminalizzare le merci pericolose inserite nella "DE PdE.18.09.04_Elenco Merci Pericolose Terminalizzabili – Nola Interporto", comunque escluse le MP delle classi 1 e 7.

10. Rifiuti

Per memoria.

11. Gestione delle emergenze

Il personale di GTS Rail è stato informato e formato sul trasporto delle MP, per cui è in grado di assicurare il flusso di informazioni previsto dalle disposizioni in vigore e dalla Procedura PS.09.07.00 emanata da GTS Rail, in caso di incidente o di anormalità rilevata. Qualunque agente rilevi un'anormalità (spandimento di liquido da una cisterna, incendio, ecc.) ai trasporti di merce pericolose, oltre ad adottare da subito le cautele atte alla salvaguardia propria e altrui previste dalla scheda di sicurezza che segue il trasporto deve avvisare immediatamente il DM comunicando le informazioni in suo possesso; allertato il DM provvederà a fornire le medesime informazioni alla Sala Operativa.



CODICE **DE PdE.18.09.02**

Rev.4 del 14/03/2024

Pagina 11 di 11

12. Referenti per la LdS

GTS Rail

Responsabile di Impianto / Responsabile di Scalo:

Danisi Sabato

Telefono Mobile: GSM-R 313 8868635

E-mail: s.danisi@gtsrail.com

Il Referente d'impianto responsabile delle comunicazioni operative connesse con lo svolgimento delle manovre, secondo quanto previsto dall'art. 3 c. 2 della disposizione di esercizio 07/2008 è:

Sala Operativa (OSO)

Telefono Mobile: GSM-R 313 8868649 Telefono Fisso: +39 080 5820450

Fax: +39 080 5820430

E-mail: salaoperativa@atsrail.com

DM Nola Interporto

• 700 43302

• 313 8096033

13. Distribuzione

RΙ

IR TR

IR PDT

RSO

OSO

PdC PDT

RS

RMP

Allegato 5f

Organizzazione dei servizi di manovra (DOM) Medway Italia Srl



Disciplinare Operativo Relativo al Servizio di Manovra nella L.d.S. di NOLA INTERPORTO IT-MDW.D.117 rev. 00 del 07/04/2023

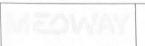
Disciplinare Operativo Relativo al Servizio di Manovra nella L.d.S. di NOLA INTERPORTO

IT-MDW.D.117

	F	REVISIONE
N.	Data	Motivo della revisione
00	07/04/2023	Prima emissione

	EMISSIONE	
	Redazione	
Responsabile Formazione e Regolamenti	Moreno Oliveri	**
	Verifica	0
Responsabile SGS	Francesca Spatafora Spaticy	~
	Approvazione	
Direttore Esercizio	Scipione Vitale	l

Sensitivity; Internal Pag.

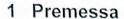


Disciplinare Operativo Relativo al Servizio di Manovra nella L.d.S. di NOLA INTERPORTO

IT-MDW.D.117 rev. 00 del 07/04/2023

Sommario

1	Premessa	3
2	Gestione e Tecnologia	3
3	Organizzazione del "processo di manovra"	4
4	Funzioni	4
5	Unità di trazione e modalità relative allo svolgimento dell'attività di manovra	4
6	Stazionamento dei veicoli	5
7	Caratteristiche particolari della L.d.S.	5
8	Velocità delle manovre	5
9	Modalità di superamento di un segnale basso di manovra spento o disposto a fermata	6
	Utilizzo della valvola portatile di frenatura	
11	Referenti dell'impresa ferroviaria	6
12	Entrata in vigore	7



L'I.F. Medway Italia Srl provvede alla circolazione dei treni per carri vuoti o carichi, contenenti eventualmente anche merce pericolosa, effettua lo scambio di treni con altre IF, come da orario di servizio, con proprie unità di trazione e con proprio personale facente funzioni anche di preparazione dei treni. I treni possono anche giungere, ovvero proseguire, con IF partner in possesso di Certificato di Sicurezza valido per l'area di esercizio Italia, Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (IFN), gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

2 Gestione e Tecnologia

Gestione

La tipologia della LdS è una Stazione Porta Permanente - della linea CANCELLO - BENEVENTO dell'unità periferica Circolazione Area Napoli.

Struttura Operativa di giurisdizione Unità Circolazione Salerno.

Sistema di Esercizio: Sistema Comando e Controllo (SCC)con Posto Centrale ubicato nella sala CCC di Napoli. Il tratto di linea rientra nella giurisdizione della 7[^] sezione Dco/scc.

Recapiti telefonici

UTENZA	Tel. Mobile	Rete FS	Rete FS - Fax
Regolatore della Circolazione	3138096033	985/843/309	985/843/371
DCO	3138015469	71111201	935 714356

Tecnologia

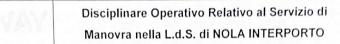
La L.d.S. è dotata di apparato ACEI ed è munita di segnalamento luminoso completo di protezione e di partenza. I binari centralizzati sono comandati dal dirigente movimento.

Binari comandati a distanza

Tutti binari della LdS non sono telecomandabili.

Segnalamento di manovra

Il segnalamento di manovra è costituito da segnali bassi di manovra del tipo luminoso di cui Art. 52.2 del Regolamento sui Segnali.



IT-MDW.D.117 rev. 00 del 07/04/2023

Caratteristiche particolari

Raccordi Allacciati alla LdS

Alla località di servizio di Nola Interporto sono collegati:

- Terminal Intermodale TIN
- Impianto Manutentivo Alstom

Inoltre, presso la LdS di Nola Interporto è presente l'Impianto Manutentivo ISC.

3 Organizzazione del "processo di manovra"

Nella LdS, l'organizzazione del servizio delle manovre in relazione alle funzioni previste all'art.2 delle ISM rientra nei sequenti scenari:

• scenario 3: sui binari di circolazione centralizzati della LdS.

Le attività di manovra sono svolte in autoproduzione dalle IF operanti.

Le attività di predisposizione dei documenti di scorta e verifica sono svolte dal personale di MDW in possesso delle previste abilitazioni.

4 Funzioni

La **Dirigenza della Manovra** è affidata al personale della sala Operativa di MDW che assolve alle operazioni di programmazione dell'attività di manovra

L'Autorizzazione a svolgere i movimenti di manovra viene concessa:

Su tutti i binari della L.d.S.

 Al RdC, che ha la responsabilità sui deviatoi interessati dal movimento di manovra e che la concede con la disposizione per il libero passaggio dei segnali bassi.

Il Comando della manovra compete al PDT della IF che svolge in possesso delle specifiche abilitazioni, IF che svolge le operazioni di manovra in autoproduzione.

L' Esecuzione della manovra è affidata all'Agente di Condotta.

5 Unità di trazione e modalità relative allo svolgimento dell'attività di manovra

Per la IF MDW le manovre sui binari della L.d.S. si svolgono con locomotore da treno. L'attività di manovra, svolta con i suddetti mezzi e personale, consiste nel ricovero della locomotiva isolata dei treni in arrivo ed al prelievo della stessa per i treni in partenza. Le attività di manovra relative a eventuali piazzamenti dei treni e scarti di veicoli o di eventuale traslazione di convogli da e per i binari secondari sono assicurate dal personale

Sensitivity: Internal Pag. 4

Disciplinare Operativo Relativo al Servizio di Manovra nella L.d.S. di NOLA INTERPORTO

IT-MDW.D.117 rev. 00 del 07/04/2023

dipendente dalla IF che svolge le attività di manovra in autoproduzione e che opera nel rispetto della propria organizzazione.

6 Stazionamento dei veicoli

L'applicazione e la rimozione dei dispositivi di immobilizzazione è di esclusiva competenza del personale dell'I.F. MDW, quando esegue la manovra delle UDT isolate in "regime di prestazione in proprio", e garantisce che i propri agenti, nell'esecuzione delle manovre, adottano tutti i necessari accorgimenti connessi all'immobilizzazione dei veicoli in stazionamento o in sosta temporanea.

Per quanto concerne tutte le altre attività di immobilizzazione dei veicoli in stazionamento sui binari di stazione sono di competenza del personale della IF che svolge il servizio di manovra nella L.d.S. in autoproduzione.

7 Caratteristiche particolari della L.d.S.

PARTICOLARI MODALITA' E VINCOLI DELL'ESECUZIONE DELLE MANOVRE

Manovre a spinta

Le Manovre a Spinta sono vietate

Sicurezza delle manovre

Ogni movimento di manovra va eseguito nel rispetto della normativa di esercizio, della normativa di sicurezza e della normativa sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Movimenti di manovra regolati dai segnali fissi per i treni per memoria

8 Velocità delle manovre

Fermo restando che la velocità è regolata istante per istante dall'agente di condotta in base alle visibilità, alle condizioni della manovra e dell'impianto, il limite massimo di velocità della manovra è espressa in 30 km/h.

Inoltre, per la particolare situazione dell'impianto, nell'impegnare i passaggi a raso, l'AdC della locomotiva di manovra dovrà emettere moderati fischi nell'avvicinarsi e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente la manovra al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul passaggio a raso.

9 Modalità di superamento di un segnale basso di manovra spento o disposto a fermata

Qualora con una manovra si renda necessario superare un segnale basso spento o disposto per la fermata per guasto o per altra causa, il RdC, esperiti gli accertamenti di sua competenza, autorizza il movimento richiesto con comunicazione scritta consegnata all'agente della I.F. preposto al comando della manovra. Questi, a sua volta, deve fornire le informazioni necessarie all'agente che esegue la manovra. Nel caso di locomotiva isolata o da considerarsi tali, art.16/1 RCT e 38/1 IPCL, detta comunicazione deve essere notificata al AdC. Il movimento di manovra sarà autorizzato con la seguente prescrizione: 'Autorizzo movimento di manovra dal segnale basso n......Disposto per la fermata per guasto/spento fino a.... (successivo segnale basso no...., tronchino, ecc....).

10 Utilizzo della valvola portatile di frenatura

Qualora si renda necessaria l'esecuzione della manovra di una colonna spinta, nella LdS non esistono norme che non siano quelle regolamentari.

11 Referenti dell'impresa ferroviaria

Le funzioni di referenti dell'impresa MDW per le attività di manovra, per ogni tipo di scenario, sono assegnate al personale della sala operativa di seguito indicate:

- Sala operativa Medway
 - o Telefono mobile: 3138870610
 - o Telefono fisso: 0294458750
 - E-mail: <u>it012-sala.operativa@medway.com</u>

Le funzioni di referenti dell'impresa MDW per le attività documentali sono assegnate:

- Responsabile RSGS
 - o Telefono fisso: 0294458702
 - o Telefono mobile: 3663079874
 - E-mail: francesca.spatafora@medway.com

Le funzioni di responsabile di scalo dell'IF sono assegnate a:

- Direttore di Esercizio
 - o Telefono mobile: 375 5192367
 - Telefono fisso: 02 94458702
 - E-mail: scipione.vitale@medway.com

Disciplinare Operativo Relativo al Servizio d	i
Manovra nella L.d.S. di NOLA INTERPORTO	,

IT-MDW.D.117 rev. 00 del 07/04/2023

12 Entrata in vigore

La presente Disposizione di Esercizio entrerà in vigore il 01/05/2023.



Certificato di Valutazione del Tirocinio Istruttore altra IF

Modulo SG-I&R-MOD26-2.04

VERBALE N ° 5

ta di nascita: 08/09/1961 di appartenenza: Medway niorno 10/04/2021 alle ore 18.00 ssistono ragioni di conflitto di interessi di qu presente dichiarazione viene sottoscritta p	Riconoscimento ciascun membro dell ualsivoglia tipo nei confro	a: Campo Ligure o n.: 04207/ANSF
niorno 10/04/2021 alle ore 18.00 ssistono ragioni di conflitto di interessi di qu presente dichiarazione viene sottoscritta p	Riconoscimento ciascun membro dell ualsivoglia tipo nei confro	n.: 04207/ANSF
ssistono ragioni di conflitto di interessi di q presente dichiarazione viene sottoscritta p	ciascun membro dell ualsivoglia tipo nei confre	- i i minata dichiara che non
Nome e Cognon Presidente: Sig. Vincenzo MAGLIA	ne	a Commissione nominata, dichiara che non onti degli esaminandi. ne. Firma
Membro: Sig.		
TTIVITA' DI SICUREZZA : FT – VE – A	AT –PDT	
ModuloPDT	and programme and the second	and the second s
N. di giorni effettuati1 Dal giorno 10 / 04 / 2021 al giorno 10 (FT- VE) nell' impianto di (AT) in affiancamento al macchinista del tre	Nola Interporto	
ATTIVITA' DI SICUREZZA : CONDOTTA		
Il giornoè stata effettuo Alla guida del mezzo sulla tratta nell'impianto di		
La commissione sottoscritta dichiara che il l'attività di sicurezza prevista. Luogo: Nola Interporto	candidato ha superato d	con esito POSITIVO il prescritto Tirocinio per
LA COMMISSIONE		
Esaminatore: Magliano Vincenzo	N° ric. 03269/Ansf	19. 20
Membro auditore	N° ric.	Firma



prot. MDW 145/2023 del 03/05/2023

Oggetto: Dichiarazione trasporto di merci pericolose – NOLA INTERPORTO

Con la presente, la scrivente IF Medway Italia srl, in possesso di Certificato di Sicurezza Unico EU1020220095 rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e comprensivo di trasporto di merci RID, ad esclusione delle classi 1 e 7,

dichiara:

- Di aver elaborato apposite procedure e posto in essere idonee misure per la gestione dell'emergenza riguardante il traposto di Merci Pericolose;
- Di aver elaborato le procedure di controllo e verifica visiva dell'integrità e idoneità di ogni singolo carro prima della partenza;
- Di aver verificato l'adempimento di quanto previsto dal DMA 20/10/98 degli impianti di partenza e di destinazione del trasporto di merci pericolose;
- Di rispettare le disposizioni di sicurezza previste, in particolare quelle inerenti la permanenza nello scalo di carri con MP;
- Di aver in essere accordi con le ditte speditrici e destinatarie, come previsto dal DMA 20/10/98, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri;

Contestualmente, si allega la seguente documentazione:

- MDW.D.120 Procedura di emergenza MP Nola Interporto
- Accettazione Merci Pericolose da parte del Gestore del terminal T.I.N.

Il Responsabile di Scalo di Medway Italia srl è:

SCIPIONE VITALE

scipione.vitale@medway.com

T: +39 02 94458702 - M: +39 375 519 2367 - GSM R: 313 887 0611

Medway Italia Srl Direttore di esercizio Scipione Vitala

SPETT.LE T.I.N. TERMINAL INTERMODALE NOLA SPA

DICHIARAZIONE DEL TITOLARE/GESTORE DEL RACCORDO/TERMINAL DESTINATARIO (in ottemperanza al disposto 4.2 p.to 2 del PIR)

Il sottoscritto LOUO PODZO

Gestore del Terminal/Raccordo: T.I.N.

dell'Impianto Ferroviario di: NOLA INTERPORTO

in relazione alla richiesta di effettuazione dei treni ordinari dell'IF MEDWAY ITALIA SRL, compresi i treni trasportanti merci pericolose

Elenco tracce IF MEDWAY ITALIA SRL località di servizio NOLA INTERPORTO terminal T.I.N.

DES_LOC_ORIGINE	ORA_PAR	DES_LOC_DESTINAZIONE	ORA_ARR	Lu	Ma	Me	Gi	Ve	Sa	Do	TMP	note
MILANO SMISTAMENTO	19:30	NOLA INTERPORTO	06:00	X		Х		X			51	
NOLA INTERPORTO	19:30	MILANO SMISTAMENTO	06:00	1	х		X		X		SI	*TMP no il sabato

Dichiara di essere in grado di garantire il ricevimento/partenza del treno all'interno del raccordo/terminal.

Data, 07/04/2023

firmato Gestore del Terminal/Raccordo

T.I.N. Terminal Intermodale Nola S.p.A.

Via P. E. Imbriani n. 30 80132 Napoli

Partita IVA IT 07489470638

Allegato 6a

Lista delle IF presenti e delle merci pericolose terminalizzate GTS RAIL





Elenco Merci Pericolose terminalizzabili LdS Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.04

Revisione 0 del 07/02/2023

Pagina 1 di 2

Elenco Merci Pericolose Terminalizzabili LdS Nola Interporto

Re	٧.	Descrizione modifiche		Redazione		Verifica	/erifica Approvazione		Data	Data entrata
			Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma	approvazione	in vigore
0		Prima redazione	RI	A	RSGS	(doseardro	DE	beel	24/01/2023	07/01/2023

14/2/23 INTERPORTO CAMPANO S.P.A.



Elenco Merci Pericolose terminalizzabili

LdS Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.04

Revisione 0 del 07/02/2023

Pagina 2 di 2

1. Elenco merci terminalizzabili

GTS Rail, in linea con quanto autorizzato dal proprio Certificato di Sicurezza nella località di Nola Interporto può terminalizzare le merci pericolose di tutte le classi previste dal RID edizione in vigore, ad eccezione delle classi "1 - Materie ed oggetti Esplosivi" e "7 - Materiale Radioattivo".

2. Distribuzione

RI

IR TR

IR PDT

RSO

OSO

PdC

PDT

RS

RMP

Allegato 6b

Lista delle IF presenti e delle merci pericolose terminalizzate Medway Italia Srl



prot. MDW 178/2024 del 10/05/2024

Oggetto: Dichiarazione trasporto di merci pericolose – NOLA INTERPORTO

Con la presente, la scrivente IF Medway Italia srl, in possesso di Certificato di Sicurezza Unico EU1020220095 rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e comprensivo di trasporto di merci RID, ad esclusione delle classi 1 e 7,

dichiara:

- Di aver elaborato apposite procedure e posto in essere idonee misure per la gestione dell'emergenza riguardante il trasporto di Merci Pericolose;
- Di aver elaborato le procedure di controllo e verifica visiva dell'integrità e idoneità di ogni singolo carro prima della partenza;
- Di aver verificato l'adempimento di quanto previsto dal DMA 20/10/98 degli impianti di partenza e di destinazione del trasporto di merci pericolose;
- Di rispettare le disposizioni di sicurezza previste, in particolare quelle inerenti la permanenza nello scalo di carri con MP;
- Di aver in essere accordi con le ditte speditrici e destinatarie, come previsto dal DMA 20/10/98, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri;

Contestualmente, si allega la seguente documentazione:

- MDW.D.120 Procedura di emergenza MP Nola Interporto
- MDW.D.007 Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose
- Accettazione Merci Pericolose da parte del Gestore del terminal T.I.N.
- Allegato 1 elenco merci trasportate

Il Responsabile di Scalo di Medway Italia srl è:

SCIPIONE VITALE

scipione.vitale@medway.com

T: +39 02 94458702 - M: +39 375 519 2367 - GSM R: 313 887 0611

Medway Italia Srl
Direttore di esercizio
Scipione Vitale



Allegato 1

Quantitativi MP in arrivo nella LdS di Nola Interporto – anno 2023 (settembre – Dicembre)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
2	1950	20	112824
2	1950	20	28362
8	2922	886	40
8	3266	80	12528
8	3266	88	1280

<u>Quantitativi MP in partenza dalla LdS di Nola Interporto – anno 2023 (Luglio-Dicembre)</u>

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
8	1791	80	488034

Quantitativi MP in arrivo nella LdS di Nola Interporto – anno 2024 (Gennaio – 09/05/2024)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
3	1230	336	26000
3	1170	33	27000
3	1230	336	106000
3	1263	33	22023
3	1230	336	27000
3	1263	33	22023
6.1	3426	60	26000
6.1	3426	60	26000
8	3265	80	26000
8	1604	83	24300
8	1604	83	24300
9	3082	90	1464
9	3082	90	1464

Quantitativi MP in partenza dalla LdS di Nola Interporto – anno 2024 (1 container il 08/03/2024)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
8	2586	80	28000

Allegato 7

Piano di security RFI



Direzione Circolazione e Orario Circolazione e Orario Area Napoli Unità Circolazione Salerno

REGISTRO DELLE DISPOSIZIONI DI SERVIZIO M.365

Località di Servizio

PIANO DI SECURITY
NOLA INTERPORTO

Edizione Giugno 2024



Vice Direzione Generale Operation Direzione Circolazione e Orario Circolazione e Orario Area Napoli Unità Circolazione Salerno

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 27/6/2024
RFI-VDO.DCIO.COA.NA\A0011
\P\2024\0000417

PIANO DI SECURITY RFI

SCALO TERMINALE RACCORDATO DI NOLA INTERPORTO

REV.	Descrizione modifica	Data approvazione	Data Entrata in vigore	Redazione	Verifica	Approvazione
0	Nuova Emissione	26/06/2024	28/06/2024	RSMT/RUC	RSI R. Della Rocca	RCANA R. R.Coj
					()	

Edizione Giugno 2024

Piano di Security RFI NOLA INTERPORTO

SOMMARIO

PARTE I – GENERALITA'	3
I.1 PREMESSA	3
I.2 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	3
I.3 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	4
I.4 DOCUMENTAZIONE CORRELATA	4
I.5 DEFINIZIONI	4
I.6 ABBREVIAZIONI	5
PARTE II – CARATTERISTICHE DELLO SCALO MERCI TERMINALE	7
II.1 CARATTERISTICHE DELLO SCALO DI NOLA INTERPORTO	7
II.1.1 DESCRIZIONE DEL SITO	7
II.1.2 MERCE SOGGETTA AL PIANO DI SECURITY	7
PARTE III – PIANO DI SECURITY	8
III.1 AZIENDE PRESENTI E ATTRIBUZIONE DELLE RESPONSABILITA'	8
III.1.1 RFI - GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA	8
A) ATTRIBUZIONI SPECIFICHE DEL GI IN MATERIA DI SECURITY	8
III.1.2 TRASPORTATORE/II.FF	9
PARTE IV – DISPOSIZIONI FINALI	10
IV.1 DISTRIBUZIONE DEL PIANO	10
IV.2 AGGIORNAMENTO DEL PIANO	10
PARTE V – ALLEGATI	11

PARTE I – GENERALITÀ

I.1 PREMESSA

Il presente piano è stato redatto in conformità al capitolo 1.10.3.2 del RID (Piani di security) e in particolare al capitolo 1.10.3.2.2, tenendo conto della definizione di "merci pericolose ad alto rischio" riportata nel capitolo 1.10.3.1 e nella tabella 1.10.3.1.2.

I.2 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il RID cap. 1.10 (Disposizioni Concernenti la Security) stabilisce che per le Merci pericolose ad altro rischio trasportate in quantità superiori a quelle indicate nella tabella 1.10.3.1.2, devono essere emesse e applicate delle precise disposizioni di security che contengano almeno i seguenti elementi:

- a) Attribuzione specifica di responsabilità in materia di security a persone competenti e qualificate, dotate della necessaria autorità;
- b) Registrazione delle merci pericolose in questione e delle loro tipologie;
- c) Valutazione delle attuali modalità operative e dei rischi per la security connessi, includendo le soste necessarie richieste dalle condizioni di trasporto, la conservazione delle merci pericolose nei carri, cisterne o container prima, durante e dopo il viaggio;
- d) Chiara definizione delle misure da adottare per ridurre i rischi concernenti la security, tenuto conto delle responsabilità e funzioni del personale addetto;
- e) Procedure efficaci e aggiornate per segnalare e fronteggiare minacce, violazioni della security o incidenti connessi alla security;
- f) Procedure di valutazione e di verifica dei piani di security e procedure per la loro revisione periodica e aggiornamento;
- g) Misure per assicurare la protezione fisica delle informazioni riguardanti il trasporto contenute nel piano di security;
- h) Misure per assicurare che la distribuzione delle informazioni riguardanti le operazioni di trasporto contenute nel piano di security sia limitata a quanti ne abbiano necessità.

Il presente Piano intende disciplinare il processo e le attività di security per i trasporti di MP ad alto rischio dal momento in cui la MP arriva in stazione (asset di Inteporto Campano, gestione della circolazione deputata a RFI) al momento in cui abbandona la stazione, per essere introdotta nel TIN (Terminal Intermodale NOLA) per i trasporti in arrivo e per essere inoltrati, per ferrovia, verso altri impianti, nel caso di trasporti in partenza.



I.3 Documentazione di riferimento

Di seguito, si riportano i principali riferimenti legislativi e documentali per la gestione delle emergenze:

- documento di I Livello Manuale di RFI;
- documento di II Livello RFI LG 05 Processo di gestione delle emergenze e documentazione di riferimento ivi riportata;
- documento gestionale di III Livello RFI DOI P FU 05.01 1 0 "Testo Unico per la gestione delle emergenze"
- documento gestionale di III Livello RFI DOI P FU 05.01 1 0– Allegato 05 "Linee Guida per la redazione delle Procedure Organizzative degli Scali Merci Terminali";
- D.M. 01/09/2021 D.M. 02/09/2021 D.M. 03/09/2021;
- Disposizione di Esercizio 3/2010 Scali terminali ricadenti nell'applicazione del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/10/1998 e scali di smistamento delle merci pericolose;
- RID Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses, nella versione vigente;
- Fiche UIC 201 "Transport de marchandises dangereuses Gares ferroviaires de triage Guide pour la réalisation des plans d'ugence".

I documenti di cui sopra sono da intendersi nell'edizione/revisione corrente.

I.4 Documentazione correlata

I documenti correlati al seguente piano di security che potrebbero essere oggetto di eventuali modifiche o revisioni correlati alla stessa risultano essere i seguenti:

- Procedure Organizzative di Nola Interporto
- Piano Generale di Emergenza di Interporto Campano.

I.5 Definizioni

I termini impiegati in tale documento sono di uso comune o, comunque, già definiti dalla legislazione vigente e contemplati nella documentazione SIGS.

Di seguito si riportano definizioni utili per una migliore comprensione del testo:

Scalo merci terminale (di merci pericolose)			
Security	le misure o le precauzioni da prendere per minimizzare il furto o l'utilizzazione impropria di merci pericolose che, se utilizzate per fini terroristici, possono mettere in pericolo le persone, i beni o l'ambiente. In questo documento il termine security viene utilizzato senza traduzione per rappresentare il concetto di sicurezza contro atti ostili.		



Piano di Security RFI NOLA INTERPORTO

I.6 Abbreviazioni

Di seguito, si riporta tabella contenente l'elenco delle abbreviazioni utilizzate nel Piano di Security di Nola Interporto:

Abbreviazione	Forma estesa			
AdC	Agente di condotta			
CEI	Coordinatore Esercizio Infrastrutture			
D. LGS.	Decreto Legislativo			
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento			
DCO	Dirigente Centrale Operativo			
DE	Disposizione di esercizio			
D.M.	Decreto Ministeriale			
D.M.A.	Decreto del Ministero dell'Ambiente			
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica			
DPI	Dispositivi Protezione Individuali			
IF	Impresa Ferroviaria			
LDC	Linea di contatto			
LDD	Lista di Distribuzione			
LdS	Località di servizio			
MAS	Manuale Annunci Sonori			
MOGARIE	Manuale Operativo per la Gestione delle Anormalità Rilevanti e degli Incidenti di Esercizio			
MP	Merci Pericolose			
PCO	Posto di Comando Operativo			
PEI	Piano di Emergenza Interno			
PGE	Piano Generale di Emergenza			
POLFER	Polizia Ferroviaria			
RAC	Responsabile della Struttura Organizzativa Circolazione Area della Direzione Circolazione di RFI			
RdC	Regolatore della Circolazione			
RSMT	Responsabile Scalo Merci Terminale			
RFI	Rete Ferroviaria Italiana			
RID	Regolamento concernente il trasporto ferroviario internazionale delle merci pericolose			
RUC	Responsabile Unità Circolazione			
SCC	Sistema Comando e Controllo			
Edizione Giugno 2024	II Responsabile di scalo 5 di 11			

Piano di Security RFI NOLA INTERPORTO

SIGS	Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio Ferroviario
SMT	Scalo Merci Terminale
TIN	Terminal Intermodale Nola
UC	Unità Circolazione
UTI	Unità di trasporto
VVF	Vigili del Fuoco



Parte II - Caratteristiche dello Scalo Merci Terminale

II.1 Caratteristiche dello scalo di Nola Interporto

II.1.1 Descrizione del sito

La LdS di Nola Interporto è definita, ai sensi del DMA 20/10/1998, scalo terminale raccordato.

La LdS è posta sul tratto bivio Nola – Nola Interporto che si dirama dalla Linea Cancello – Benevento (cui FL 128). La suddetta linea è gestita da DCO di SCC con Posto Centrale ubicato presso la Sala Circolazione di Napoli ed è sotto la giurisdizione del DCO VII sezione.

L'impianto, si trova all'interno dell'Interporto Campano, sito in Via Boscofangone, lotto O - (80035) - Nola – (NA) e non è limitrofo a centri di vulnerabilità, ma sono presenti nell' "Interporto Campano" ulteriori lotti facenti capo a diverse aziende produttive.

Il presidio ospedaliero più vicino è l' "Ospedale Civile di Nola S. Maria della Pietà" che dista circa a 7 km dallo scalo.

Il raccordo che terminalizza le merci pericolose, allacciato nell'ambito della stazione di Nola Interporto, è il raccordo **TIN** (Terminal Intermodale Nola), collegato alla stazione mediante la comunicazione n.15a/15b e alternativamente tramite la scarpa fermacarri SC2 corredata dal segnale basso di manovra n.130.

I binari per il ricevimento e/o la partenza dei treni aventi in composizione merci pericolose <u>sono i</u> <u>BINARI IV, V e VI della Stazione di Nola Interporto esclusivamente per i tempi tecnici di sgaraggio e terminalizzazione rispetto al programma di manovra riportato nel prospetto M53 <u>Manovre Integrato.</u></u>

Non potranno sostare su suddetti binari designati per le MP contemporaneamente più di 2 treni aventi in composizione MP.

Sui binari citati in precedenza per il ricevimento/partenza di merci pericolose, la permanenza dei treni con MP dovrà esser ridotta ai tempi strettamente necessari per lo spostamento degli stessi, ovvero per la partenza dalla stazione (sosta tecnica) o manovra per successiva terminalizzazione nel raccordo TIN.

Le imprese ferroviarie che eserciscono il trasporto delle MP sono "GTS Rail S.p.A." e "Medway".

Le stesse IF gestiscono l'attività di manovra per l'approntamento e la terminalizzazione dei trasporti e sono le uniche imprese ferroviarie interessate al trasporto e alla terminalizzazione delle merci pericolose nello scalo di Nola Interporto.

II.1.2 Merce soggetta al Piano di Security

Lo scalo di Nola Interporto è interessato dalle tipologie di merci pericolose, elencate nell'**Allegato 1 e Allegato 3** al Piano di Security, così come dichiarato da GTS Rail e Medway.



PARTE III – PIANO DI SECURITY

III.1 Aziende presenti e attribuzione delle responsabilità

III.1.1 RFI - Gestore dell'Infrastruttura

La responsabilità del Gestore dell'Infrastruttura rispetto al trasporto di MP, comprese quelle ad alto rischio, per la stazione di Nola Interporto, è delimitata fisicamente nell'ambito della stazione di Nola Interporto stessa e, temporalmente, dalle attività previste nel prospetto M53 Manovre Integrato, fino all'introduzione/uscita dal TIN

Ai fini della Security dei trasporti di MP ad alto rischio devono essere adottate le specifiche procedure previste dal presente Piano, predisposto dal RSMT di RFI, nella figura del RUC di Salerno.

a) Attribuzioni specifiche del GI in materia di security

Introduzione di nuove Merci Pericolose e nuove Imprese Ferroviarie

L'introduzione di nuove tipologie di trasporti RID, che possano far mutare lo scenario oggetto del presente piano, deve essere oggetto di:

- preventiva comunicazione al RSMT di RFI, da parte del RSMT delle IF;
- preventivo benestare del RSMT di RFI.

affinché vengano adeguate le Procedure Organizzative per le MP e il presente Piano di Security.

Per i treni in GO, sarà cura del DCCM di RFI verificare se l'IF richiedente è autorizzata al trasporto di MP a Nola Interporto, sulla base di specifico elenco comunicato ed aggiornato dal RSMT di RFI.

Il primo livello di controllo sul rispetto di tale obbligo compete al RUC di Salerno che autorizza o meno l'arrivo/partenza di un treno con determinate categorie di MP sulla base dell'elenco delle merci pericolose che possono essere introdotte nella LdS di Nola Interporto, secondo quanto comunicato dalle IF che gestiscono e operano nello scalo di Nola Interporto stesso.

Il secondo livello di controllo è esercitato dal RdC della stazione di Nola Interporto che non deve accettare nuovi treni o nuove tipologie di MP, particolarmente in Gestione Operativa, quando entrambe le denominazioni – IF e Merce - non siano già presenti nella documentazione di impianto ed, in particolare, nelle Procedure Organizzative e PGE di Nola Interporto, per la tipologia di merce RID trasportabile.

Programmazione dei trasporti di MP

La programmazione dei trasporti di MP, comprese quelle ad alto rischio, è disciplinata da disposizioni interne di RFI, valide sull'intera infrastruttura nazionale, affinché le soste lungo il percorso siano strettamente limitate ai tempi tecnici necessari per svolgere le operazioni, ivi previste.

Inoltre, le PO di Nola Interporto prevedono le fasce orarie utilizzabili per la programmazione degli arrivi e/o delle partenze, sulla base degli orari di apertura del TIN e di presenziamento della manovra. La stessa PO disciplina le procedure da adottare in caso di ritardi nella circolazione dei treni interessanti le MP.

Registrazione delle merci pericolose

Per i trasporti aventi in composizione MP, comprese quelle ad alto rischio, è stato istituito un registro per le soste dei rotabili interessati nell'ambito della stazione di Nola Interporto. Le procedure di utilizzazione del registro sono riportate nelle Procedure Organizzative.

Accesso alle informazioni dirette sui trasporti in possesso del RdC di Nola Interporto

Le informazioni inerenti i trasporti di MP, comprese quelle ad alto rischio, sono accessibili ad utenti di RFI individuati che, per accedere ai sistemi informativi in uso (PIC), devono loggarsi con le proprie credenziali di accesso (User ID e Password). Dal PIC il RdC può utilizzare l'applicazione INFOMP per

Edizione Giugno 2024 II Responsabile di scalo 8 di 11



Piano di Security RFI NOLA INTERPORTO

l'identificazione delle merci pericolose. Per quanto riguarda i treni in partenza aventi origine corsa, il RdC è tenuto a controllare che la composizione che gli viene consegnata dall'IF coincida con quella presente sul PIC.

Per quanto riguarda i treni in arrivo aventi termine corsa nella LDS di Nola Interporto, il RdC può reperire informazioni riguardanti la composizione sul PIC.

Il RdC deve comunicare con opportuno fonogramma al DCO VII sez. Napoli se in composizione ai treni aventi origine corsa nella stazione di Nola Interporto sono presenti MP di classe 1,2 o 7; il DCO invierà comunicazione con opportuno fonogramma invece se il treno ha termine corsa nella LdS di Nola Interporto.

IL RdC ha l'obbligo:

- di osservare la riservatezza sulle informazioni in possesso;
- di non cedere a terzi le proprie credenziali di accesso ai sistemi informativi aziendali;
- di non fornire ad estranei qualsiasi notizia inerente la circolazione dei treni con MP e la sosta di MP nell'impianto.

Tutela delle MP rispetto ad appropriazioni o sottrazioni indebite

Nel caso di effrazioni e/o manomissioni alle unità di carico trasportanti merci pericolose ad alto rischio, si ha l'obbligo di avvisare immediatamente il RdC di Nola Interporto, che è l'Attivatore dell'Emergenza.

Sarà cura del RdC stesso richiedere immediatamente l'intervento delle Autorità competenti (Polfer, Vigili del Fuoco ecc.). Di ciò il RdC dovrà darne immediato avviso anche al DCCM, affinché venga interessata la struttura territoriale di Protezione Aziendale e l'IF interessata, per l'eventuale verifica di ammanchi.

Se le condizioni dell'unità di trasporto lo permettono e comunque sotto la supervisione delle Autorità Competenti, il personale operativo di GTS Rail e Medway regolarizzerà l'unità di trasporto per consentire il trasporto in sicurezza della stessa a destino, o se non vi saranno le condizioni suddette provvederà ad interrompere il trasporto dell'unità in oggetto.

Il RdC è dotato di postazioni telefoniche e telefax, nonché cellulare GSMR, con i seguenti riferimenti:

Telefono	Fax	Cellulare
843 309	843371	313 8096033

Formazione del personale

Edizione Giugno 2024

Tutto il personale interessato che opera nell'ambito dello scalo di Nola Interporto deve essere informato e formato rispetto al contenuto del presente Piano e delle Procedure Organizzative.

Per il personale non dipendente da RFI, è cura della società di appartenenza provvedervi.

III.1.2. Trasportatore/II.FF.

Nell'impianto di Nola Interporto opera con le Merci Pericolose l'I.F. GTS Rail e dell'IF Medway. Nella LdS di Nola Interporto le manovre sono svolte in "autoproduzione" da GTS Rail e Medway.

Tutto il personale di cui sopra è informato delle procedure inerenti il trasporto di MP

Il Piano di Emergenza Interno di GTS Rail costituisce l'allegato n.2.

Il Piano di Emergenza Interno di Medway costituisce l'allegato n. 4.

Il Responsabile di scalo 9 di 11



PARTE IV - DISPOSIZIONI FINALI

IV.1 Distribuzione del Piano

Oltre alle strutture interne di RFI interessate, il presente Piano è distribuito, a cura del RSMT di RFI, al Responsabile di Scalo Merci Terminale dell'IF GTS Rail e al Responsabile di Scalo Merci Terminale dell'IF Medway.

IV.2 Aggiornamento del Piano

Il Piano di Security sarà aggiornato ogni qualvolta intervengano modifiche infrastrutturali e/o gestionali dell'impianto o modifiche della tipologia di MP terminalizzate o all'ingresso di nuove IIFF, esercenti tali tipologia di trasporti.



PARTE V – ALLEGATI AL PIANO DI SECURITY RFI

N. ALLEGATO	NOME ALLEGATO	DATA
ALLEGATO 1	Lista merci pericolose terminalizzate da GTS Rail	07/02/2023
ALLEGATO 2	Piano di Emergenza Interno Nola Interporto redatto da GTS Rail	07/02/2023
ALLEGATO 3	Lista merci pericolose terminalizzate da Medway	10/05/2024
ALLEGATO 4	Piano di Emergenza Interno Nola Interporto redatto da Medway	03/05/2023

Allegato 1

Lista merci pericolose terminalizzate da GTS Rail



Elenco Merci Pericolose terminalizzabili

LdS Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.04

Revisione 0 del 07/02/2023

Pagina 1 di 2

Elenco Merci Pericolose Terminalizzabili LdS Nola Interporto

Re	ev.	Descrizione modifiche	Redazione		Verifica		Approvazione		Data	Data entrata
			Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma	approvazione	in vigore
	0	Prima redazione	RI	Jums	RSGS	V. dassandro	DE	djul	24/01/2023	07/01/2023



Elenco Merci Pericolose terminalizzabili

LdS Nola Interporto

CODICE DE PdE.18.09.04

Revisione 0 del 07/02/2023

Pagina 2 di 2

1. Elenco merci terminalizzabili

GTS Rail, in linea con quanto autorizzato dal proprio Certificato di Sicurezza nella località di Nola Interporto può terminalizzare le merci pericolose di tutte le classi previste dal RID edizione in vigore, ad eccezione delle classi "1 - Materie ed oggetti Esplosivi" e "7 - Materiale Radioattivo".

2. Distribuzione

RΙ

IR TR

IR PDT

RSO

OSO

PdC

PDT

RS

RMP

Allegato 2

Piano di Emergenza Interno Nola Interporto redatto da GTS Rail



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 10

PIANO DI EMERGENZA INTERNO LDS NOLA INTERPORTO

	Descrizione	Redazione		Verifica		Approvazione		Data	Data di
Rev.	modifiche	Sigla	Firma	Sigla	Firma	Sigla	Firma	approvazione	entrata in vigore
0	Prima Redazione	RSGS	Lassandro	DE	Valenzano	AU	Muciaccia	28/06/2018	12/07/2018
1	Aggiornamento Allegato 2	RSGS	V. dessandra	DE	djul	AU	La Mala	24/01/2023	07/02/2023



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 2 di 10

Indice

1.	Scopo e campo di applicazione	3
2.	Documenti di riferimento	3
3.	Definizioni	3
4.	Descrizione dell'impianto	4
4.1	Ingressi e vie di esodo	5
4.2	Sistemi di rilevazione e rivelazione	5
4.3	Presidi di estinzione incendio	5
4.4	Illuminazione di emergenza	5
4.5	Presidi di primo soccorso	6
4.6	Sentieri sicuri ed intervie	6
5.	Analisi dell'attività svolta	6
6.	Rischi	6
7.	Modalità di gestione dell'emergenza	6
7.1	Livelli di allarme	6
7.2	Figure coinvolte in caso di emergenza	7
8.	Uso dei dispositivi di protezione individuale	9
9.	Sistemi di comunicazione dell'emergenza	9
10.	Personale addetto alle emergenze	10
11.	Distribuzione	10
12.	Allegati	10



CODICE **DE PdE.18.09.05**

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 3 di 10

1. Scopo e campo di applicazione

Il presente documento costituisce il Piano di Emergenza Interno (PEI) per la stazione di Nola Interporto.

Il PEI è stato elaborato allo scopo di descrivere le modalità e le responsabilità per affrontare situazioni di emergenza, fin dal primo insorgere, e contenerne gli effetti, in modo da riportare rapidamente la situazione in condizioni di normale esercizio e nello specifico:

- Prevenire e limitare i danni alle persone, beni aziendali, cose ed ambiente circostante;
- Rilevare tempestivamente e correttamente gli eventi incidentali che generano una emergenza;
- Comunicare a RFI la situazione di emergenza rilevata, affinché questa possa richiedere l'intervento degli organi preposti alla gestione dell'emergenza;
- Mettere in sicurezza il personale presente nella zona interessata dall'emergenza;
- Adottare i provvedimenti tecnici ed organizzativi preliminari necessari ad isolare l'area interessata dall'emergenza;
- Assicurare la collaborazione con i servizi preposti alla gestione dell'emergenza (RFI, VV,FF, Soccorso Sanitario, Polfer, ecc.).

Il presente PEI è adottato da tutto il personale GTS e si collega al Piano Generale di Emergenza emesso da RFI.

2. Documenti di riferimento

PGE Interporto Campano	Piano Generale di Emergenza ed Evacuazione per l'Interporto
Rev. 12 del 16/07/2015	di Nola
	Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in
D.Lgs. 81/08	materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di
	lavoro.
DAA dal 10/03/1000	Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione
DM del 10/03/1998	dell'emergenza nei luoghi di lavoro
	Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non
DM del 20/10/1998	ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5
	novembre 1997
RID versione in vigore	

3. Definizioni

A 111	Persona avente il compito di attivare e coordinare le attività necessarie per
Attivatore	la gestione dell'emergenza a tutela di tutte le cose e persone presenti nel
dell'emergenza	sito/luogo di lavoro e dell'ambiente. L'attivatore è individuato nella persona



CODICE **DE PdE.18.09.05**

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 4 di 10

	del DIRIGENTE MOVIMENTO .
	Situazione imprevista che obbliga a mettere in atto misure straordinarie di
	reazione a quanto accade. Nel presente PEI il concetto di emergenza è
Emergenza	relativo sia alla sicurezza del lavoro che alla tutela dell'ambiente e si riferisce
	ad eventi quali incendi, emergenze sanitarie, sversamenti di prodotti liquidi
	pericolosi, scoppio di apparecchiature, incidenti di esercizio.
	Persona avente il compito di attivare e coordinare le attività necessarie per
Gestore	la gestione dell'emergenza a tutela di tutte le cose e persone presenti nel
dell'emergenza	sito/luogo di lavoro e dell'ambiente. Il gestore è individuato nella persona
	del Dirigente Centrale Coordinamento Movimento (DCCM)

4. Descrizione dell'impianto

La Località di Servizio di Nola Interporto è individuata, ai sensi del DM 20/10/1998, quale Scalo Merci Terminale Raccordato.

La LdS si trova all'interno dell'Interporto Campano nel Comune di Nola, via Boscofangone, lotto O – 80035 – Nola – NA – 81024.

L'impianto di Nola Interporto si trova sulla linea Cancello – Benevento (FL 128) e rientra nella giurisdizione del Reparto Territoriale Movimento di Torre Annunziata dell'unità Territoriale Sud Est Salerno – Direzione Territoriale Produzione Napoli di RFI S.p.A.

Il raccordo TIN (Terminal Intermodale Nola), allacciato nell'ambito della stazione di Nola Interporto, e collegato ai binari della stazione mediante la comunicazione n.15a/15b, è il raccordo che terminalizza le merci pericolose.

I binari assegnati per la terminalizzazione dei trasporti aventi in composizione merci pericolose sono il I, II e III dell'Area Intermodale TIN, in asset Interporto. In relazione ai vincoli impiantistici della LdS, il ricevimento e la partenza dei treni aventi in composizione trasporti di merci pericolose avvengono sul VI binario della stazione di Nola I.

Il binario VI della stazione di Nola I si trova lungo la recinzione dello scalo e consente, in caso di necessità, l'intervento dei VV.FF.

I punti di raccolta/luoghi sicuri esterni sono stati identificati nelle aree esterne ai vari capannoni che costituiscono i singoli lotti.

Nel caso in cui questi punti di raccolta, per problematiche o esigenze diverse, dovessero risultare inaccessibili o di difficile gestione, il punto di raccolta esterno dovrà essere identificato nel luogo ritenuto più sicuro e di più facile accesso all'uscita dall'edificio.

In caso di emergenza localizzata che impedisca l'uscita verso l'esterno, è necessario convogliare le persone verso un Punto di Raccolta /Luogo Sicuro Interno da determinare a seconda dell'emergenza e di dove si è verificata (scelta dinamica).

La planimetria dell'impianto è illustrata nell'allegato 1 al presente PEI.



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 5 di 10

4.1 Ingressi e vie di esodo

Lo Scalo è completamente all'aperto e ad esso si accede attraverso la strada privata, a doppia carreggiata, che si dirama da via Boscofangone e che fiancheggia il binario VI.

Il varco di accesso, di larghezza sufficiente, con doppia sbarra di accesso e di uscita, è permanentemente presenziato da apposito personale. Anche il varco di accesso all'Area TIN, attraverso il quale si accede ai binari I – II e III, i binari destinati al ricevimento delle MP, è munito di doppia sbarra di accesso e uscita, ed è presenziato da apposito personale, dal lunedì al venerdì, dalle ore 8.00 alle ore 18.00, con esclusione del sabato e dei giorni festivi. Nelle ore e nei giorni di chiusura, l'apertura del cancello di accesso all'Area Intermodale è garantita dal personale TIN che presenzia l'accesso h24.

Le vie di esodo dello scalo coincidono con gli accessi descritti.

4.2 Sistemi di rilevazione e rivelazione

Nello scalo e nella zona di terminalizzazione delle merci pericolose non esistono impianti di rilevazione automatica delle emergenze.

Nell'Area Intermodale, nella palazzina ove sono ubicati gli uffici del Personale che presenzia l'accesso all'area TIN, vi è un sistema di diffusione sonora.

Nelle adiacenze del binario III, sul fabbricato del varco di accesso all'area TIN, è installata una manichetta per la segnalazione della direzione del vento.

L'Ufficio DM è dotato di un impianto di diffusione sonora attivo su tutto il piazzale.

4.3 Presidi di estinzione incendio

I binari I – II e III all'interno dell'Area Intermodale sono attrezzati con un sistema antincendio costituito da idranti che si allacciano a bocchette sottoposte al piano del piazzale. Gli idranti sono posizionati in corrispondenza di ogni Torre Faro della stessa area. L'impianto è supportato da una stazione di pompaggio dell'acqua, che assicura la necessaria portata e pressione del mezzo estinguente. Le chiavi di apertura dei tombini, posizionati a livello stradale, lungo i binari I – II e III all'interno del TIN, sono in consegna al Personale che presenzia l'accesso al varco e sono contenute nelle cassette degli idranti.

La verifica ed il controllo periodico degli idranti e della funzionalità della stazione di pompaggio sono effettuati, con cadenza semestrale; i controlli effettuati risultano dalla data e dall'esito della verifica, riportati sulle etichette apposte sui mezzi di estinzione d'incendio.

4.4 Illuminazione di emergenza

Lo Scalo è regolarmente illuminato da torri faro. Anche la zona di terminalizzazione delle merci pericolose è attrezzata con illuminazione di emergenza.



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 6 di 10

4.5 Presidi di primo soccorso

Nello Scalo di Nola Interporto i presidi di Primo Soccorso sono costituiti da cassette di Primo Soccorso ubicate presso l'Ufficio del DM.

Il presidio ospedaliero più vicino è l'Ospedale Civile di Nola S. Maria della Pietà, distante circa 7 km dallo Scalo.

4.6 Sentieri sicuri ed intervie

In Allegato 1 al presente PEI è illustrata una planimetria generale con sentieri sicuri ed intervie.

5. Analisi dell'attività svolta

La LdS è permanentemente presenziata da personale addetto alle attività di circolazione di RFI S.p.A. e da personale addetto alle operazioni di manovra effettuate in autoproduzione dalle 9.00 alle 21.00.

6. Rischi

In relazione alle sostanze terminalizzate, alle condizioni di esercizio dell'attività svolta, nonché all'affollamento degli ambienti e dei luoghi dello Scalo Merci Terminale, il livello del rischio incendio è valutato medio.

In relazione alla tipologia di merce pericolosa terminalizzata, alle attività lavorative dello scalo, ed in riferimento all'analisi dei dati storici sugli incidenti, si ipotizzano i seguenti scenari incidentali:

- Emergenza incendio (con merci pericolose direttamente coinvolte o in prossimità);
- Emergenza ambientale (sversamenti, nubi tossiche);
- Emergenza crash ferroviario.

Ai rischi e agli scenari incidentali ipotizzati corrisponde il comportamento indicato in allegato 5 al presente PEI.

7. Modalità di gestione dell'emergenza

7.1 Livelli di allarme

In relazione alla gravità dell'emergenza, alle caratteristiche dello Scalo e dell'entità dello scenario incidentale, si individuano due distinti livelli di allarme:

- Preallarme;
- Allarme.



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 7 di 10

Il preallarme è attivato in caso di situazioni di emergenza circoscritte ad un ambito locale, che possono essere affrontate e risolte con l'attivazione della relativa squadra di primo intervento, con l'ausilio delle dotazioni strutturali ed impiantistiche presenti nel luogo di lavoro, senza quindi il ricorso ai Servizi Pubblici esterni. Il preallarme è un allarme iniziale. Le segnalazioni pervengono al Responsabile di Sezione delle Unità Produttive individuate dal PGE, il quale provvede ad avvisare gli addetti alla gestione delle emergenze competenti per sezione ed il Responsabile dell'Emergenza Generale (DM).

Il Responsabile di Sezione e gli addetti alle emergenze, raggiunto il luogo dell'evento, verificano la segnalazione ricevuta e, in funzione della tipologia/entità di quanto riscontrato, provvedono ad un primo intervento. Se dopo questo primo intervento la situazione critica rientra sotto controllo, viene fornita comunicazione al Responsabile del'Emergenza Generale, che dispone il fine allarme.

Qualora la situazione di pericolo all'origine del preallarme divenga critica, nonostante l'intervento dei componenti della squadra di emergenza, ovvero interessi merci pericolose, il Responsabile della Sezione interessata dall'evento incidentale informa il DM il quale, in qualità di attivatore dell'emergenza, si attiverà per la diffusione dell'allarme a tutte le strutture operanti all'interno dello Scalo e richiederà l'intervento dei Servizi Pubblici e delle squadre di soccorso esterno.

Durante questa fase, i Responsabili di Sezione interessati all'emergenza disporranno per l'evacuazione parziale o totale del personale operante nella struttura coinvolta dall'evento incidentale.

Il personale interessato dall'evacuazione attua, seguendo le istruzioni impartite dagli addetti all'emergenza, le procedure di abbandono del luogo di lavoro e si reca presso il luogo di raccolta.

I Responsabili di sezione ricevono le informazioni circa l'abbandono dei luoghi di lavoro da parte degli addetti antincendio.

7.2 Figure coinvolte in caso di emergenza

Il presente piano di emergenza prevede le seguenti figure:

- <u>Segnalatore</u>: chi accerta la presenza di inconvenienti derivanti da calamità naturali, da nubi tossiche, da fughe di gas, da presenza di ordigni, ovvero rilevi la fuoriuscita di una qualsiasi sostanza da ferro cisterne o da carri, un'alterazione del normale assetto di viaggio di uno di tali veicoli in transito o in sosta, la presenza di un incendio nel piazzale, al materiale rotabile, ai fabbricati, ai depositi, oppure venga a conoscenza di situazioni di pericolo non derivanti dall'esercizio ferroviario; il segnalatore comunica immediatamente l'evento all'Attivatore dell'Emergenza che valuta se l'evento appare circoscritto e controllabile, adoperandosi per il suo contenimento ed eliminazione;
- <u>Attivatore</u>: il responsabile dell'attivazione, per lo Scalo Merci di Nola Interporto –
 Marcianise è individuato nel DM. All'Attivatore dell'Emergenza devono confluire
 tutte le notizie utili affinché esse possano essere trasferite agli organi esterni



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 8 di 10

interessati, nonché alle diverse strutture ferroviarie. L'Attivatore dell'emergenza valuta la condizione di emergenza, ne stabilisce l'entità, ed attiva la procedura ritenuta utile, avvalendosi eventualmente della collaborazione dell'Autorità di Polizia.

Nella gestione dell'emergenza, il DM coordina l'attività di tutti i presenti sul posto e, in ogni caso, di tutto il personale che, al verificarsi dell'emergenza, si pone a sua disposizione. Inoltre, nel caso di emergenza estesa, gli sono attribuiti i seguenti compiti:

- Acquisisce tutte le informazioni attinenti la merce pericolosa coinvolta attraverso la consultazione del software INFOMP e predispone per l'attuazione degli eventuali provvedimenti cautelativi riportati nelle norme di comportamento della scheda attinente la MP interessata;
- Valuta lo scenario incidentale, ne stabilisce l'entità ed attiva la procedura operativa;
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al DCCM;
- o Dispone l'eventuale evacuazione dello Scalo;
- o Richiede l'intervento dei VV.FF., Soccorso Sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati;
- All'arrivo dei VV.FF., lascia loro il coordinamento delle attività per riprenderlo al termine dell'intervento;
- o Dispone per la cessazione dell'emergenza.
- <u>Gestore</u>: è individuato nel Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM), che ha il compito, su attivazione dello stesso DM, di promuovere l'intervento di eventuali soccorsi e di coordinare tutte le fasi di gestione dell'emergenza, con particolare riguardo alla circolazione dei treni. In particolare, in caso di emergenza estesa, gli sono attribuiti i seguenti compiti:
 - o richiede l'intervento dei VV.FF., Soccorso Sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati, se non già richiesto dal DM;
 - o attiva procedure e flussi informativi previsti dalla CO 309/2013 e dalle disposizioni normative vigenti in materia di MP;
 - o avvisa i referenti delle IF, perché avvisino a loro volta le ditte mittenti e destinatarie;
- Addetti all'emergenza: personale, formato ed addestrato all'emergenza incendi e
 primo soccorso sanitario, di norma preposto all'attività di manovra dei carri
 contenenti le MP ed incaricato ad intervenire per allertare, soccorrere ed attuare
 ogni azione possibile e necessaria a protezione delle persone e dei beni.
 - L'organizzazione delle squadre di primo intervento prevede quattro Responsabili di sezione, ciascuno per ogni UP, con relativa squadra di primo intervento. Tali



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 9 di 10

squadre sono costituite dagli addetti al primo intervento delle singole unità produttive, presenti nello Scalo. Sono previste le seguenti figure:

- Responsabile di Sezione: persona adeguatamente formata e specializzata, con compiti decisionali e di coordinamento delle risorse interne inerenti la gestione delle emergenze. Il Responsabile di Sezione è il referente unico per le operazioni di coordinamento con il Piano di Emergenza Interno della UP di competenza;
- Addetto squadra di primo intervento: personale designato da ciascun datore di lavoro all'interno dello Scalo, incaricato dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione dell'emergenza;
- Addetto squadra di primo intervento chiudi fila: personale componente della squadra di primo intervento, incaricato dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione dell'emergenza. L'Addetto, prima di abbandonare i luoghi di lavoro, è tenuto a controllare che non ci siano persone, e a recarsi nei luoghi di raccolta per il conteggio del personale dipendente da comunicare al Responsabile di Sezione;
- Personale dipendente: tutto il personale dipendente, non direttamente coinvolto nella gestione dell'emergenza, che riceve adeguata informazione dalle squadre di primo intervento, nonché deve cessare ogni attività ed allontanarsi dal luogo di lavoro.

Gli allegati al presente PEI definiscono il personale che ricopre il ruolo di addetto all'emergenza e i comportamenti da adottare in caso di emergenza.

Le istruzioni da seguire sono riportate nell'allegato 5 al presente PEI.

8. Uso dei dispositivi di protezione individuale

Il personale GTS Rail non dispone di DPI specifici di auto protezione, che consentono di accedere all'area del pericolo garantendo l'incolumità personale, né è ad essi formato. Pertanto, verranno utilizzati i DPI previsti nel DVR di GTS per tutelare l'incolumità del lavoratore.

9. Sistemi di comunicazione dell'emergenza

La comunicazione dell'emergenza avviene mediante i telefoni cellulari GSM-R.

Il Posto di Comando Operativo, individuato nell'Ufficio Movimento di Nola Interporto, in cui opera il DM (attivatore dell'emergenza), e dal quale sono dirette e coordinate le differenti azioni intraprese, è dotato di:

- Postazioni telefoniche e telefax, nonché cellulare GSM-R;
- Una postazione PC, per l'utilizzo degli applicativi ASTER M3M40, ASTER VCO e INFOMP, nonché messaggeria di posta elettronica.



CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 10 di 10

10. Personale addetto alle emergenze

L'allegato 2 al presente PEI contiene i nominativi e gli incarichi del personale addetto all'emergenza.

11. Distribuzione

L'incaricato dello Staff SGS di GTS Rail cura la diffusione del PEI a tutto il personale che opera nell'impianto, come descritto nella GS PS.09.07.00, e l'invio a RFI, per l'acquisizione dei documenti agli atti del Registro Disposizioni di Servizio dell'impianto.

12. Allegati

Allegato 1: Planimetria LdS Nola Interporto

Allegato 2: Elenco nominativi personale addetto all'emergenza

Allegato 3: Emergenza pronto soccorso

Allegato 4: Emergenza incendio locomotive

Allegato 5: Norme generali di comportamento in caso di emergenza



Allegato 1 – PEI Nola Interporto Planimetria LdS Nola Interporto

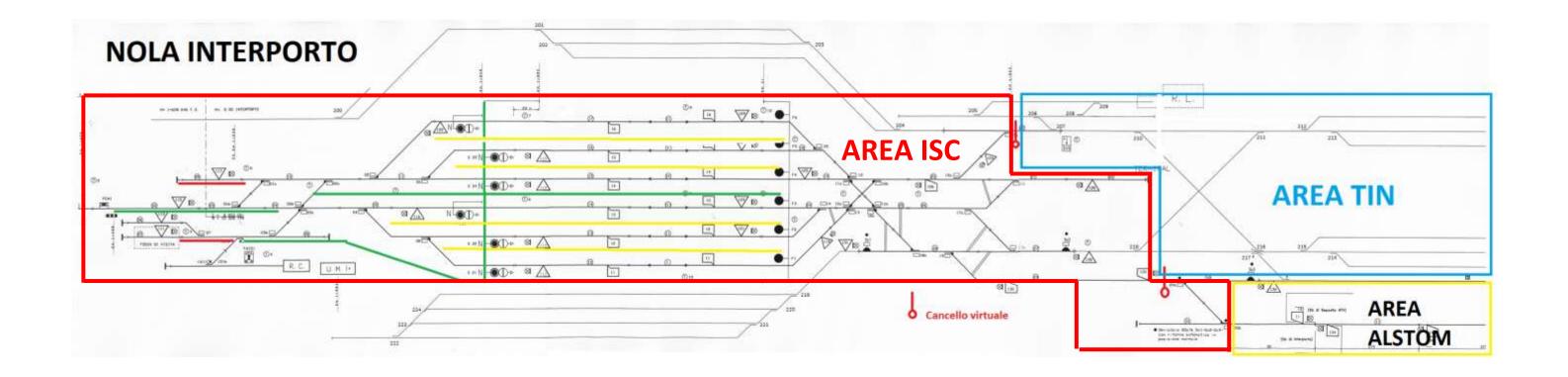
CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 1

Figura 1 – Piano Schematico con sentieri e intervie

INTERPORTO CAMPANO





Allegato 2 - PEI Nola Interporto Elenco nominativi personale addetto all'emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 1

Elenco nominativi personale Interporto Campano:

Coordinatore delle emergenze: 081 3133015 / 348 2407880

Per emergenze MP:

Attivatore dell'emergenza:

Capo stazione DM 313 8096033

Gestore emergenza:

Dirigente Centrale Coordinatore Movimento Napoli 9852234 / 9858852234

Elenco nominativi personale GTS RAIL addetto all'emergenza

COGNOME	NOME	NUMERO TELEFONO (GSM-R)	CORSO PRIMO SOCCORSO	CORSO ANTINCENDIO
DANISI	SABATO	3138868635		

Tutto il personale in elenco è in possesso di abilitazione Merci Pericolose.



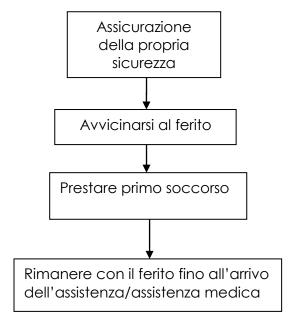
Allegato 3 - PEI Nola Interporto Emergenza pronto soccorso

CODICE **DE PdE.18.09.05**

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 1

I lavoratori di GTS RAIL, addetti all'emergenza primo soccorso, devono seguire la presente procedura:





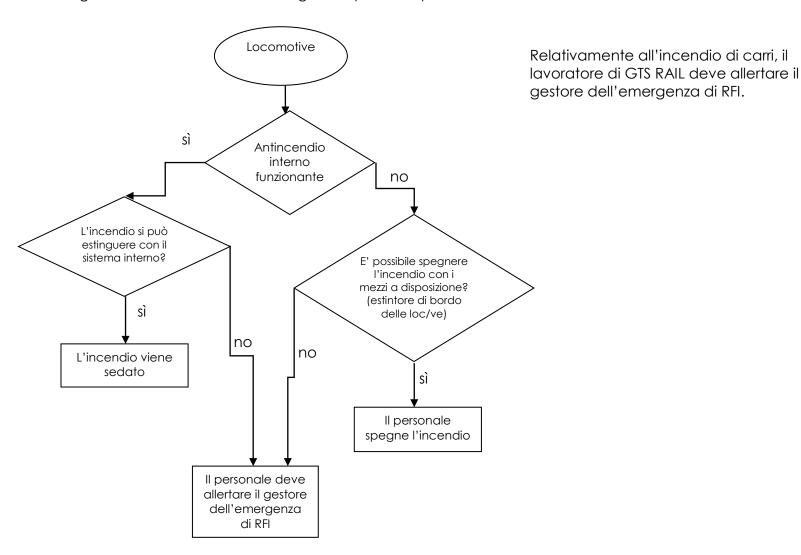
Allegato 4 - PEI Nola Interporto Emergenza incendio locomotive

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 1

I lavoratori di GTS RAIL, addetti all'emergenza antincendio, devono seguire la presente procedura:



© 2015 GTS Rail S.p.A. - Tutti i diritti riservati.

È strettamente vietato riprodurre, copiare, duplicare, divulgare, modificare o usare (in qualsiasi modo) senza autorizzazione il contenuto. I marchi e i loghi sono di proprietà di GTS Rail S.p.A.



Allegato 5 - PEI Nola Interporto Norme generali di comportamento in caso di emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 1 di 6

NORME DI COMPORTAMENTO IN CASO DI EMERGENZA NOLA INTERPORTO

- ✓ MANTENERE LA CALMA. NON FARSI PRENDERE DAL PANICO.
- ✓ AVVISARE IMMEDIATAMENTE IL PERSONALE FS ATTIVATORE DELL'EMERGENZA E SEGUIRE LE ISTRUZIONI IMPARTITE.







ATTIVATORE DELL'EMERGENZA			
313 8096033			
VIGILI DEL FUOCO 115 SERVIZIO MEDICO D'URGENZA			
POLFER 081 2441111 CARABINIERI 112			



Allegato 5 - PEI Nola Interporto Norme generali di comportamento in caso di emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 2 di 6

IN CASO DI ALLARME CON ORDINE DI EVACUAZIONE DALLA STAZIONE:

- ✓ Mantenere la calma;
- ✓ Seguire le indicazioni del più vicino addetto alla sicurezza;
- ✓ Percorrere le vie di fuga indicate dall'addetto all'emergenza speditamente ma senza correre ed accalcarsi;
- ✓ Non usare eventuali ascensori;
- ✓ Non percorrere le vie d'esodo in senso contrario a quello indicato;
- ✓ Avere un comportamento ispirato a sentimenti di solidarietà e collaborazione verso gli altri;
- ✓ In presenza di fumo, proteggere con un fazzoletto possibilmente bagnato le vie respiratorie e camminare il più possibile accovacciati verso il pavimento;
- ✓ In presenza di fiamme, proteggere i capelli avvolgendoli con indumenti di lana, possibilmente bagnati, e spogliarsi di qualsiasi indumento di tessuto acrilico;
- ✓ Favorire il flusso dei disabili:
- ✓ Raggiungere il luogo sicuro previsto più vicino;
- ✓ Non abbandonare il luogo sicuro se non autorizzati;
- ✓ Attendere che un addetto dei Servizi di Sicurezza o della Squadra di Emergenza identifichi i presenti;
- ✓ In caso di impossibilità ad abbandonare un locale durante un incendio, chiudere tutte le porte e le finestre e, per quelle verso l'incendio, provvedere a sigillare come possibile le fessure;
- ✓ In caso di impossibilità ad abbandonare i locali occupati durante un evento sismico, raggrupparsi nelle vicinanze delle pareti perimetrali o in zone d'angolo;
- ✓ In caso di fuga di gas, aerare i locali occupati ed evitare di azionare fiamme libere (accendini) e utilizzatori elettrici (interruttori compresi).



Allegato 5 - PEI Nola Interporto Norme generali di comportamento in caso di emergenza

CODICE DE PdE.18.09.05

Rev. 1 del 07/02/2023

Pagina 3 di 6

IN CASO DI EMERGENZE DOVUTE AD ATTI CRIMINALI O ALLA PRESENZA DI SOGGETTI PERICOLOSI:

- ✓ Mantenere la calma;
- ✓ Non allarmare eventuali altre persone presenti;
- ✓ Cercare di allontanarsi e di far allontanare eventuali presenti senza attirare l'attenzione;
- ✓ Attendere l'arrivo della vigilanza e/o delle forze dell'ordine evitando di prendere alcun tipo di iniziativa.

Allegato 3

Lista merci pericolose terminalizzate da Medway



prot. MDW 178/2024 del 10/05/2024

Oggetto: Dichiarazione trasporto di merci pericolose – NOLA INTERPORTO

Con la presente, la scrivente IF Medway Italia srl, in possesso di Certificato di Sicurezza Unico EU1020220095 rilasciato dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e comprensivo di trasporto di merci RID, ad esclusione delle classi 1 e 7,

dichiara:

- Di aver elaborato apposite procedure e posto in essere idonee misure per la gestione dell'emergenza riguardante il trasporto di Merci Pericolose;
- Di aver elaborato le procedure di controllo e verifica visiva dell'integrità e idoneità di ogni singolo carro prima della partenza;
- Di aver verificato l'adempimento di quanto previsto dal DMA 20/10/98 degli impianti di partenza e di destinazione del trasporto di merci pericolose;
- Di rispettare le disposizioni di sicurezza previste, in particolare quelle inerenti la permanenza nello scalo di carri con MP;
- Di aver in essere accordi con le ditte speditrici e destinatarie, come previsto dal DMA 20/10/98, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri;

Contestualmente, si allega la seguente documentazione:

- MDW.D.120 Procedura di emergenza MP Nola Interporto
- MDW.D.007 Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose
- Accettazione Merci Pericolose da parte del Gestore del terminal T.I.N.
- Allegato 1 elenco merci trasportate

Il Responsabile di Scalo di Medway Italia srl è:

SCIPIONE VITALE

scipione.vitale@medway.com

T: +39 02 94458702 - M: +39 375 519 2367 - GSM R: 313 887 0611

Medway Italia Srl
Direttore di esercizio
Scipione Vitale



Allegato 1

Quantitativi MP in arrivo nella LdS di Nola Interporto – anno 2023 (settembre – Dicembre)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
2	1950	20	112824
2	1950	20	28362
8	2922	886	40
8	3266	80	12528
8	3266	88	1280

<u>Quantitativi MP in partenza dalla LdS di Nola Interporto – anno 2023 (Luglio-Dicembre)</u>

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
8	1791	80	488034

<u>Quantitativi MP in arrivo nella LdS di Nola Interporto – anno 2024 (Gennaio – 09/05/2024)</u>

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
3	1230	336	26000
3	1170	33	27000
3	1230	336	106000
3	1263	33	22023
3	1230	336	27000
3	1263	33	22023
6.1	3426	60	26000
6.1	3426	60	26000
8	3265	80	26000
8	1604	83	24300
8	1604	83	24300
9	3082	90	1464
9	3082	90	1464

Quantitativi MP in partenza dalla LdS di Nola Interporto – anno 2024 (1 container il 08/03/2024)

Classe	ONU	Codice Pericolo	Peso [kg]
8	2586	80	28000

Allegato 4

Piano di Emergenza Interno Nola Interporto redatto da Medway



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

Disposizione di Esercizio:

Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO MDW.D.120

REVISIONE			
N.	Data	Motivo della revisione	
00	03/05/2023	Prima emissione	

	EMISSIONE		
	Redazione		
Responsabile Formazione e Regolamenti	Moreno Oliveri	Charl Plane	
	Verifica	And Inne	
Responsabile SGS	Francesca Spatafora	Spylora	
Approvazione			
Direttore Esercizio	Scipione Vitale	Sch will	
·		000	



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

rev.00 del 03/05/2023

MDW.D.120

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

Sommario

1	Obiett	ivi e struttura del documento	3
2	Camp	o di applicazione	3
3	Docun	nenti e normativa di riferimento	4
4	Definiz	zioni e Abbreviazioni	7
	4.1 De	efinizioni	7
	4.2 Al	obreviazioni	7
5	PROC	EDURE DI EMERGENZA E ORGANIZZAZIONE DI MDW	8
	5.1 Pr	remessa	8
	5.2 M	isure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia r	accordati/di
	carrellar	mento/intermodali	9
6	PIANO	DI EMERGENZA INTERNO	13
	6.1 G	eneralità	13
	6.1.1	Avvertenze	13
	6.1.2	Finalità	13
	6.1.3	Campo di applicazione	13
	6.2 At	tivazione e Gestione dell'emergenza	14
	6.2.1	Premessa	14
	6.2.2	Scenari incidentali ipotizzabili	14
	6.2.3	Segnalazione/accertamento dell'evento – comunicazioni	14
	6.2.4	Comportamento prescritto al personale MDW in occasione	di segnale
	dall'al	larme	14
	6.2.5	Recapiti telefonici	14



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

Obiettivi e struttura del documento

La presente Procedura viene redatta in ottemperanza al D.M. 20/10/98 e contiene le procedure organizzative mirate alla gestione delle emergenze derivanti da merci pericolose all'interno dello scalo di Nola Interporto. La presente contiene inoltre il piano di emergenza interno relativo al medesimo scalo.

Gli obiettivi della presente procedura sono:

- rispondere alle prescrizioni dettate dal DM 20 ottobre 1998;
- rilevare tempestivamente e correttamente gli incidenti;
- segnalare l'emergenza ai soggetti "attivatori dell'emergenza";
- chiedere l'intervento degli organi preposti alla risoluzione dell'emergenza (VV.F, Tecnici ditte mittenti o destinatarie, ecc.);
- assicurare la collaborazione con i servizi di emergenza (VV.F, soccorsi sanitari, Carabinieri, Polizia, ecc..);
- prevenire o limitare danni all'ambiente e alle cose;
- prevenire o limitare danni all'esterno dell'impianto.

La presente procedura viene inviata alla Unità Territoriale competente di RFI per condivisione e si intende tacitamente accettata nel caso non venga restituita entro dieci giorni dalla ricezione debitamente controfirmata.

2 Campo di applicazione

La presente procedura si applica ai convogli Medway circolanti sull'Infrastruttura Ferroviaria nazionale. In particolare, agli scali merci individuati dal D.M. Ambiente 20.10.98 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997".

Nello scalo sono state vietate le attività, di seguito elencate, che definiscono il campo di applicazione del citato decreto 5.11.97 - art.1, lettere a, b:

 attività di carico, scarico e/o travaso di sostanze e preparati pericolosi ai sensi del DPR 175/88 e successive modificazioni (D.Lgs.del Governo 334/99 e s.m.i.) nei/dai veicoli ferroviari in colli e/o sfusi;

Sensitivity: Internal



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

specifica attività di deposito diversa da quelle proprie delle fasi di trasporto,
 dall'accettazione alla riconsegna delle merci.

3 Documenti e normativa di riferimento

- Direttiva (UE) 2016/798 del 11/05/2016 sulla sicurezza delle ferrovie
- D.Lgs n. 50/2019 Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie
- Indicazioni per il rilascio del Certificato di Sicurezza Unico (Single Safety Certificate
 SSC) nell'area di esercizio Italia ai sensi del regolamento di esecuzione (UE)
 2018/763 relativo alle modalità per il rilascio dei SSC alle imprese ferroviarie a norma della direttiva (UE) 2016/798
- Direttiva 96/35 del 3/6/96 Designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose;
- Direttiva 96/49 del 23/7/96 Ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- Direttiva 96/82 del 9/12/96 Controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose;
- Direttiva 96/87 del 13/12/96 Ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- DMA del 5/11/97 Modalità di presentazione dei rapporti di sicurezza degli scali merci terminali di ferrovia;
- DMA del 20/10/98 Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del DM 5/11/97;
- D.Lgs 41 del 13/1/99 Trasporto merci pericolose per ferrovia (Attuazione direttive 96/49/CE e 96/87/CE), (G.U. n° 48 del 27/02/99);
- Disposizione 04/2001 del 19/2/01 Trasporto merci pericolose;



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

- Disposizione 18/2001 del 26/7/01 Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio:
- DM IT GU 57/02 del 27/2/02 Disposizioni disciplinanti talune materie non regolate dal D.Lgs 41 del 13/01/99, relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- DM IT GU 60/02 del 27/2/02 Recepimento della direttiva 1999/48/CE della Commissione del 21 maggio 1999 che adegua al progresso tecnico per la seconda volta la direttiva 96/49/CE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;
- Circolare 362 del 16/5/02 Modalità di estensione dei dati di composizione dei treni;
- Precr. 1075 del 1/7/03 Lista veicoli/foglio veicoli (M18): dati riguardanti le merci pericolose trasportate;
- Disposizione 38/04 del 30/7/04 "Modifiche ai testi normativi (Disposizioni e Istruzioni);
- Disposizione 09/05 del 2/3/05 Disposizione integrative per il trasporto di merci pericolose sulla Rete Ferroviaria Italiana connesse al rilascio del Certificato di Sicurezza;
- Disposizione 15/2007 del 23/4/07 Abrogazione dell'Istruzione per l'applicazione del Regolamento per il trasporto ferroviario di Merci Pericolose (IRMP) e modifiche all'Istruzione per il Servizio dei Manovratori, alle Istruzioni per il servizio del personale di condotta delle locomotive, alle Norme particolari per il trasporto delle merci pericolose ad uso del personale di condotta e alle Norme per la verifica tecnica dei veicoli;
- Prescrizione di esercizio del 4/3/07 Comunicazione dei flussi annuali delle merci pericolose;
- Decreto Legislativo 35/2010 del 27/1/10 Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto delle merci pericolose (NOTA: abroga il DLgs 40/2000, DM 4/09/96, DLgs 41/99);



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

- Direttiva 1/2010 ANSF del 22/02/2010 Adempimenti del gestore dell'infrastruttura rfi concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza:
- NOTA MIT 0030048 del 6/4/10 Rafforzamento del presidio della sicurezza in materia di trasporto per ferrovia in cisterna delle merci pericolose delle classi 2,3,4,5,6,8 e 9 del RID;
- NOTA ANSF 03517/10 del 7/6/10 Effettuazione della VCO per il materiale rotabile dei treni trasportanti merci pericolose;
- Prescrizione RFI 2375 del 13/7/10 Misure mitigative a breve-medio termine riguardanti treni aventi in composizione ferrocisterne trasportanti merci pericolose per le quali non siano ancora acquisite le relative tracciabilità degli assili;
- NOTA ANSF 05881/10 del 17/09/10 Carri cisterna con anormalità;
- NOTA ANSF 08314/10 del 23/12/10 Rottura di un asse di un carro cisterna in Austria il 9 dicembre 2010;
- FICHE UIC 471-3 quinta edizione del 1 gennaio 2009;
- Decreto ANSF n 10/2010 del 27/07/2010 "Trasporto di merci pericolose: eliminazione dai Testi Normativi di norme contenute nella legislazione vigente";
- RID edizione vigente;
- Nota ANSF 00402/11 del 20/01/11 "Rintracciabilità delle informazioni relative ai treni di merci pericolose";
- Nota ANSF 00783/11 del 09/02/11 "Fuoriuscita di merci pericolose da rotabili in movimento e in sosta negli impianti di RFI";
- Nota ANSF 02368/11 del 14/04/11 "Rintracciabilità delle informazioni relative alla sufficiente ricettività dell'impianto destinatario di trasporti di merci pericolose";
- Note ANSF 03119/11 del 16/05/11 "Rintracciabilità delle informazioni relative alla sufficiente ricettività degli impianti destinatari di trasporti di merci pericolose".



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

4 Definizioni e Abbreviazioni

4.1 Definizioni

- Personale che svolge mansioni di sicurezza: personale addetto alla circolazione dei treni, personale addetto alla formazione dei treni, personale addetto alla verifica del materiale rotabile.
- Competenza: qualificazione professionale costituita dall'insieme di conoscenze caratterizzanti un individuo nell'esercizio delle sue funzioni.
- Seguito individuale: insieme delle attività di formazione, addestramento e verifica della qualificazione professionale di un singolo agente.
- Emergenza: situazione creatasi a seguito di un evento capace di produrre gravi danni alle persone, i cui effetti però possono essere eliminati o mitigati grazie a interventi straordinari e tempestivi:
 - Per EMERGENZA LIMITATA: si intende una situazione di pericolo di carattere limitato che non comporta estensione di rischio (ad esempio lo spandimento di un liquido combustibile in un'area contenuta o la fuoriuscita di polveri tossiche). Non comporta la messa in allarme dell'intero impianto.
 - O Per EMERGENZA ESTESA: si intende una situazione di pericolo locale che già al suo verificarsi interessa tutto l'impianto e probabilmente le aree esterne limitrofe (ad esempio la formazione di una pozza di liquido al suolo con incendio nella pozza per innesco rapido). L'allarme riguarda la totalità dell'impianto.
- Merci pericolose: si intendono le merci ammesse, ovvero non ammesse al trasporto ferroviario nazionale o internazionale in base al RID.
- Sicurezza: Libertà da rischi inaccettabili e da danni a persone, cose e ambiente.

4.2 Abbreviazioni

- S.O. Medway: Sala Operativa Medway;
- ANSFISA: Agenzia Nazionale per la Sicurezza della Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali;

Sensitivity: Internal



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

- RFI: Rete Ferroviaria Italiana;
- IF: Impresa Ferroviaria;
- SSB: Sotto Sistema di Bordo;
- SCMT: Sistema di Controllo della Marcia del Treno;
- SGS: Sistema di gestione della Sicurezza;
- PEI: Piano di Emergenza Interno.
- CSTMP: Consulente alla Sicurezza per il trasporto delle merci pericolose.

5 PROCEDURE DI EMERGENZA E ORGANIZZAZIONE DI MDW

5.1 Premessa

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del D.M.A. 5 novembre 1997" (G.U. 7 novembre 1998, n. 261) fissa le misure per garantire la sicurezza negli scali ferroviari in cui avviene la terminalizzazione di MP con una o più delle seguenti modalità:

- Consegna/ritiro dei trasporti a/da ditte raccordate;
- Consegna/ritiro dei trasporti tramite intermodalità (movimentazione di UTI).

Di conseguenza, gli Scali Merci Terminali si possono classificare come:

- Raccordati: in tal caso si applicano le misure di sicurezza descritte nell'allegato
 2 al DMA 20.10.98;
- Carrellati/intermodali: in tal caso si applicano le misure di sicurezza descritte nell'allegato 3 al DMA 20.10.98.

Il D.M. 20 ottobre 1998 definisce "scali intermodali" esclusivamente quelli dotati di mezzi di movimentazione che consentono il trasferimento del carico (unità di trasporto intermodale – UTI) dal carro ferroviario ad altra modalità di trasporto e viceversa.

La LdS di Nola Interporto è pertanto da classificare come Scalo Merci Terminale Raccordato.

Sensitivity: Internal



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

Le merci che l'impresa Medway terminalizza nello scalo di Nola Interporto sono quelle previste dal certificato di sicurezza della stessa, ossia tutte le merci RID ad esclusione delle classi RID 1 e 7.

I trasporti interessanti detto impianto si riferiscono ad arrivi e partenze di unità di trasporto intermodale, sia piene che vuote.

L'esecuzione e l'organizzazione delle attività di terminalizzazione avvengono secondo le prescrizioni del gestore dell'infrastruttura e formalizzate nel programma di manovra.

5.2 Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia raccordati/di carrellamento/intermodali

Le misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia raccordati/intermodali sono di seguito descritte:

1. **Realizzazione di procedure** che consentono, anche attraverso supporti informatici tecnologici, di seguire le varie fasi del trasporto di merci.

Le fasi del trasporto di MP sono monitorate tramite i supporti tecnologici esistenti e seguiti in tempo reale dal personale in servizio nella Sala Operativa di Medway.

Tutti i trasporti accettati vengono comunicati alla Sala Operativa il cui personale operativo è reperibile 24h.

Le Merci Pericolose accettate vengono riportate sulla lista veicoli/Foglio veicoli (M18) dei treni, indicando su quest'ultima i codici di pericolo ed i numeri ONU identificativi della materia, e ne viene annotata la presenza sul Bollettino di Frenatura e Composizione.

Tale operazione viene realizzata dall'agente PDT (così come stabilito al comma 8 dell'art. 81bis PGOS).

Per ciascuna tipologia di Merce Pericolosa trasportata, nell'impianto di origine, l'agente addetto alla formazione treni provvede inoltre a consegnare al personale dei treni la "scheda di emergenza" in allegato alla Lista Veicoli Mod. M 18 L/M (in applicazione dell'art. 45 della disp. N. 38/2004 di RFI).



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

L'agente addetto alla Formazione Treni, ai sensi dell'art. 81 bis comma 8 PGOS, comunica inoltre per iscritto, tramite il "Prospetto di composizione treno", al personale preposto di RFI (DM-DCO,ecc) i dati riguardanti la composizione di tutti i treni merci, ivi compresi quelli relativi alla presenza di Merci Pericolose.

Se la presenza di merce pericolosa non è preventivata nella traccia oraria del treno, sia essa in gestione operativa che in programmazione, la Sala Operativa provvede ad aggiornare la composizione treno.

Medway ha inoltre elaborato la disposizione per la gestione delle merci pericolose denominata MDW.D.007 "Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose".

 Attivazione di specifici accordi con la clientela, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della consegna delle unità di carico e/o dei carri, l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri.

I treni circolano in programmazione d'orario, quindi l'accettazione di tutti i trasporti messi in circolazione sono preventivamente concordati con il cliente finale e la sua accettazione è immediata salvo casi di forza maggiore non dipendenti dagli attori citati. Le manovre di introduzione/prelievo vengono effettuate in autoproduzione. La circolazione dei trasporti di merci pericolose è programmata e concordata con RFI in maniera tale da ridurre al minimo la sosta di detti trasporti in ambito ferroviario e nello scalo terminale. In ottemperanza alle disposizioni in materia di ricettività degli impianti di destinazione, Medway ha in essere accordi specifici e relativa accettazione alla ricezione delle Merci Pericolose con le ditte mittenti e destinatarie delle relazioni commerciali interessanti lo scalo di PM Agognate.

3. Predisposizione di un documento definito "Procedure organizzative" che preveda, al suo interno, le procedure e le misure poste in essere per la gestione delle varie fasi di una eventuale emergenza, anche in accordo con le industrie produttrici o destinatarie delle merci pericolose, e che fornisca le necessarie indicazioni sulle vie di fuga e i relativi idonei mezzi di segnalazione.

Scopo del paragrafo è quello di consentire al GI di definire l'organizzazione e le modalità di intervento in caso di situazioni di emergenza nello scalo della stazione di



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

Nola Interporto connesse alla circolazione di trasporti di merci pericolose (inconvenienti, incidenti,...) al fine di garantire la pianificazione delle azioni necessarie per prevenire o limitare i danni alle persone e agli ambienti circostanti, rilevare tempestivamente e correttamente gli incidenti, isolare l'area interessata all'incidente e assicurare la collaborazione con i servizi d'emergenza.

Le attività svolte da Medway presso lo scalo consistono in:

- Sgancio e manovra della locomotiva in arrivo;
- Formazione treno per treno in partenza;
- Verifica tecnica ai veicoli del treno in partenza;
- Aggancio e manovra della locomotiva;
- Effettuazione della prova del freno.

I compiti primari della struttura operante presso lo scalo, in relazione a possibili emergenze, sono così sintetizzabili:

- Avvistare e segnalare tempestivamente condizioni o situazioni anomale che possano condurre ad eventi incidentali.
- Intervenire, nei limiti delle ordinarie competenze, per allontanare il pericolo.
- Interfacciarsi con le strutture di RFI e del terminal deputate alla gestione delle emergenze.
- Segnalare tempestivamente alle proprie strutture interne di riferimento ogni situazione di emergenza.
- Segnalare tempestivamente la situazione d'emergenza all'azienda mittente.
- Assistere e rendersi disponibile con le strutture esterne durante gli interventi di contenimento e di lotta all'emergenza, prestando la propria opera nell'ambito delle proprie specifiche competenze e professionalità.
- 3.1. Predisposizione di misure atte a garantire la possibilità di avvicinamento dei mezzi di soccorso dei Vigili del Fuoco a distanze adeguate per la lotta antincendio nelle zone dei binari di "presa e consegna" delle merci.



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

L'accesso al personale, ai mezzi dei Vigili del Fuoco e al personale addetto all'emergenza è disciplinato dai documenti di riferimento predisposti dal Gestore della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

3.1.1. Presidio del personale reperibile della Impresa Ferroviaria Medway

Medway è presente in via continuativa con il personale della Sala Operativa ai numeri telefonici posti nel successivo capitolo relativo alle Emergenze. Il personale della Sala Operativa, in caso di necessità, allerta il funzionario reperibile e il Responsabile di Scalo per i successivi adempimenti.

3.1.2. Informazione e formazione del personale

Il personale Medway è stato sottoposto ad un congruo periodo di formazione specifica in base ai contenuti del capitolo 1.3. del RID. Per eventuali approfondimenti si rimanda ai programmi formativi di ogni attività di sicurezza.

3.1.3. Divieto di effettuare manovre e gravità, salvo negli impianti dove l'attrezzatura tecnologica consente di garantire una velocità di accosto inferiore a quella prevista dalla regolamentazione ferroviaria vigente

Nell'impianto di PM Agognate le manovre a gravità non sono ammesse come da prescrizione del gestore RFI.

3.1.4. Procedure di controllo e verifica visiva dell'integrità e idoneità di ogni singolo carro prima della partenza e, da parte della società destinataria, al momento dello svincolo.

In ottemperanza a quanto richiesto dal RID e con riferimento alla fiche UIC 471-3 2010 è stata emessa dalla Impresa Ferroviaria apposita check-list, che è allegata alla disposizione di esercizio MDW.D.007 Gestione della Sicurezza dei Trasporti di Merci Pericolose.

3.1.5. Modalità di avvertimento dei servizi di soccorso

Il compito di avvertire gli enti di soccorso (VV.FF., pronto intervento, ecc) e le autorità competenti spetta all'attivatore dell'emergenza (Operatore di RFI dedicato alla gestione della circolazione). L'agente di RFI si attiene a quanto stabilito dalle proprie procedure di gestione della sicurezza. Il personale Medway ricopre il ruolo di segnalatore dell'emergenza. La procedura dell'impresa ferroviaria che disciplina le attività interne dell'impresa e si



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

interfaccia con il Gestore dell'infrastruttura, in caso di eventi che abbiano recato pregiudizio alla sicurezza, è sintetizzata nel piano di emergenza interno.

3.1.6. Dispositivi di protezione in dotazione al personale

Il personale Medway è dotato di dispositivi di protezione individuale per attività tipicamente ferroviaria, ma non idonei per intervenire sulle merci pericolose (indumenti ad alta visibilità, guanti da lavoro, calzature antinfortunistica, casco, ...)

I mezzi di trazione dell'impresa sono tutti dotati di estintori (a polvere o schiuma).

3.1.7. Punti di raccolta e vie di fuga

Le vie di fuga identificate sulla planimetria indicano i percorsi più rapidi per raggiungere le aree nelle quali si raggruppa il personale in caso di evacuazione (punti di raccolta).

La Planimetria con l'ubicazione dei punti di raccolta e delle vie di fuga viene redatta e gestita da RFI ed è disponibile presso l'Ufficio Movimento.

6 PIANO DI EMERGENZA INTERNO

6.1 Generalità

6.1.1 Avvertenze

Le disposizioni del presente documento riassumono i comportamenti da adottare nei casi di incidenti e non sostituiscono le norme vigenti in materia (RCT, RS, IPCL, PGOS, etc).

6.1.2 Finalità

Il presente piano di emergenza ha la finalità di prescrivere al personale di Medway, coinvolto in situazioni di emergenza, i comportamenti da osservare per fronteggiare in sicurezza le situazioni di emergenza, in modo coerente al piano di emergenza redatto da RFI.

6.1.3 Campo di applicazione

Incidenti che interessino l'esercizio ferroviario connessi con calamità naturali, attentati, per esempio attacchi NBCR (nucleare, chimico, biologico,e radioattivo), presenza di ordigni, incendi di qualsiasi tipo e/o natura ai fabbricati e/o alle apparecchiature in essi contenute e/o depositi di materiale, avarie e/o svii interessanti trasporti di merci pericolose, incidenti



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

rilevanti, nubi tossiche e fughe di gas e/o sostanze tossiche, nonché eventi atipici connessi con l'esercizio ferroviario, ecc.

6.2 Attivazione e Gestione dell'emergenza

6.2.1 Premessa

Il presente paragrafo contiene:

- Una descrizione rappresentativa di scenari incidentali possibili nello scalo, riferiti alle attività di Medway che possono dar luogo a situazioni di emergenza;
- Le modalità di segnalazione di situazioni di emergenza da parte del personale di Medway;
- Le azioni che il personale stesso debba mettere in atto in caso di emergenza.

6.2.2 Scenari incidentali ipotizzabili

VEDASI ALLEGATO 1

6.2.3 Segnalazione/accertamento dell'evento – comunicazioni VEDASI **ALLEGATO 1**

6.2.4 Comportamento prescritto al personale MDW in occasione di segnale dall'allarme

VEDASI ALLEGATO 1

6.2.5 Recapiti telefonici

VEDASI ALLEGATO 1



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

ALLEGATO 1: Gestione delle emergenze nello scalo di Nola Interporto

	TIPOLOGIE DI EMERGENZA E RELATIVI PROVVEDIMENTI					
PR	Descrizione	Merci	PROVVEDIMENTI			
PK	Descrizione	Pericolose	Personale sul luogo Sala Operativa			
		NO	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Responsabile Produzione, AD, Consulente MP) 			
1	Svio con compromissione della sicurezza (ad esempio: interferenza con i binari di corsa, situazioni di stabilità precaria dei veicoli, ecc.)	SI	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza 			
2	Incendio	NO	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Responsabile Produzione, AD, Consulente MP) 			



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

		SI	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza 	Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamente il Consulente Merci Pericolose
		NO	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO); Avvisare la Sala Operativa 	Avvisare tempestivamente il personale Medway reperibile (Responsabile Produzione, AD, Consulente MP)
3	Perdita da recipienti	SI	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza 	 Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamente il Consulente Merci Pericolose



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

			Auricentil menserale DEI		
4	Fuoriuscite di Gas	SI	 Avvisare il personale RFI (DM/DCO) indicando n°ONU e n°identificazione del pericolo delle merci pericolose interessate; Avvisare il personale del Terminal; Avvisare la Sala Operativa; Mettere a disposizione della struttura titolare della gestione dell'emergenza le schede di emergenza relative alle merci pericolose interessate dall'incidente ed attenervisi per la parte di competenza; Mettersi a disposizione e collaborare con la struttura dedicata alla gestione dell'emergenza 	 Avvisare tempestivamente il reperibile della ditta speditrice della merce; Avvisare tempestivamente il Consulente Merci Pericolose 	
Ql	JALUNQUE AGENTE MI	EDWAY RILE	EVI UNA SITUAZIONE CHE F	POSSA DAR LUOGO AD	
			ERGENZA DEVE:		
Avv	isare immediatamente DM/D0	O indicando	Proprio profilo ed eventualmente numero del treno interessato		
			Luogo preciso dell'inconveniente (parte del piazzale, binario interessato, tipo di rotabile coinvolto)		
			Le prime indicazioni sul tipo di incid	dente verificatosi	
			Eventuali dettagli sugli effetti dell'ir		
			Caratteristiche di pericolosità della sostanza mediante la lettura dei numeri riportati sul pannello arancione		
			Ogni altra informazione utile relativ	ra all'emergenza segnalata	
Avvi	sare tempestivamente la sala il personale del Termii	•			
d	enersi alle disposizioni del pi elle emergenze della località consultabili presso l'ufficio m	di servizio			
	IN CASO DI SEGN	IALE DI ALI	LARME IL PERSONALE M	IEDWAY DEVE	
Attivarsi per mettere in sicurezza quanto di propria competenza (fermare le manovre, chiudere le cabine, staffare i veicoli se necessario)					
Attenersi rigorosamente alle disposizioni ricevute dalla struttura RFI titolare della gestione dell'emergenza, collaborando per quanto possibile e richiesto dalla medesima					
Attenersi alle disposizioni contenute nell'estratto del Piano Generale delle Emergenze della stazione di Nola Interporto consultabile presso l'ufficio movimento					



Procedure Organizzative per il trasporto delle merci pericolose integrate con il Piano di Emergenza Interno

Stazione RFI di NOLA INTERPORTO

MDW.D.120 rev.00 del 03/05/2023

RECAPITI TELEFONICI							
SALA OPERATIVA	3138870610						
Responsabile di scalo	+39 375 519 2367						
Consulente Merci Pericolose (Roberto Toninelli)	+39 345 8979158						
Dirigente Movimento Nola Interporto	Cell FS 313 8096033						
Vigili del Fuoco	112						
Polizia - Commissariato	112						
Carabinieri	112						
Autoambulanza	118						

Allegato 8

Lista di distribuzione delle PO

Allegato 9

Registro tracciamento Merci Pericolose



Direzione Circolazione

Circolazione Area Napoli

Unità Circolazione Salerno

ALLEGATO 7

LdS di Nola Interporto

Verifiche effetuate:

Data	Firma
Data	Firma
Data	Firma

MODULO PER TRACCIABILITA' MERCI PERICOLOSE

Fogli n° 50
(da intendersi prospetto comprensivo di arrivi e partenze)
Verificati il numero dei fogli e riconosciuti regolari (timbrati e firmati dal RUC):
IL RICEVENTE

Iniziato in data

Terminato in data

					ARRIVI						
N° DATA	N° treno	Impresa	Orario teorico	Orario reale	Nº binario	№ mat. Carro MP (1) Tipo MP (2)		Ora di comunicazione	Nº binario sosta ottre	Note	
Progr.	DATA	14 treno	Ferroviaria	Arrivo	Arrivo	Arrivo	Codice ONU (3)	terminalizzazione	avviso	periodo programmato	1,000

					PARTENZE			
Nº treno	Impresa Ferroviaria	Orario teorico	Orario reale	Nº binario	N° mat. Carro MP (1) Tipo MP (2)	Ora di inizio manovra di approntamento	Nº binario sosta oltre periodo programmato	Note
		Partenza	Partenza	Partenza	Codice ONU (3)			

AVVERTENZE

Su tale modulo devono esser annotati tutti i carri contenenti merci pericolose con indicati i relativi orari di arrivo/partenza nella/dalla LdS, di termine terminalizzazione e o di inizio manovra di approntamento e dei binari ove i suddetti carri hanno sostato. In caso di sosta prolungata si dovrà inoltre annotare, nel campo "Ore di comunicazione avviso – Scheda 132 PGOS" gli orari in cui sono stati realmente estesi gli avvisi alle strutture previste (es. "Ore... avviso DCC, ..."), nel campo "No binario sosta oltre periodo programmato" il binario effettivo di sosta (es. "VI binario") e nel campo "Note" la motivazione che ha causato il prolungamento della stessa (es. "Interruzione accidentale linea,...").

La compilazione di tale modulo spetta al RdC di Nola Interporto.

Per la trascrizione dei dati sul "Registro Merci Pericolose" il RdC dovrà:

Per i treni in arrivo:

- Stampare, tramite "PIC WEB", il dettaglio dei carri contenenti merci pericolose;
- Ricevere comunicazione dal personale di manovra dell'orario di terminalizzazione dei carri contenenti merci pericolose all'interno del raccordo. Per i treni in partenza:
- -Ricevere copia dal Referente della IF della lista veicoli dei carri contenenti merci pericolose;
- -Ricevere comunicazione dal personale di manovra dell'orario di inizio manovra di prelievo dei carri contenenti merci pericolose dall'interno del raccordo.

Il numero progressivo riportato nella prima colonna del "Registro Merci Pericolose", corrispondente alla riga in ci sono stati trascritti i dati relativi alle Merci Pericolose, dovrà esser riportato a penna sulla lista veicoli o sulla stampa "PIC WEB".

I prospetti ricevuti dal personale della IF e quelli stampati da "PIC WEB" devono essere conservati, distinti per treno, dal RdC in apposito raccoglitore che costituisce parte integrante del "Registro Merci Pericolose". Ad ogni cambio turno, il RdC dovrà riportare nelle consegne i binari interessati alla sosta dei carri contenenti merci pericolose.