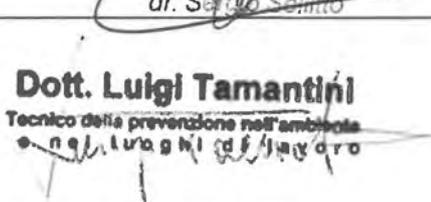
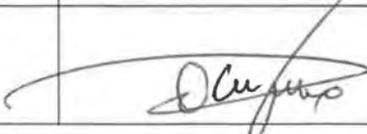


**PIANO DI EMERGENZA ED EVACUAZIONE
GENERALE
PER L'INTERPORTO CAMPANO S.P.A.
INTERPORTO DI NOLA – 80035 NOLA (NA)**



PRIMA EMISSIONE DEL 09/12/2008

Datore di Lavoro (Dott. Claudio Ricci)	 INTERPORTO CAMPANO SPA L'Amministratore Delegato Dr. Claudio Ricci
Delegato aziendale per la sicurezza (Dott. Sergio Sellitto)	INTERPORTO CAMPANO S.p.A. C.I.S.S. S.p.A. Il Dirigente l'Ufficio Sicurezza dr. Sergio Sellitto
Responsabile del SPP (Dott. Luigi Tamantini)	Dott. Luigi Tamantini Tecnico della prevenzione nell'ambiente e negli luoghi di lavoro 
Rappresentante dei lavoratori (Geom. Domenico Fusco)	

INDICE

PREMESSA	3
1. IL DISTRETTO INTERPORTO DI NOLA: LUOGHI E ATTIVITÀ CUI IL PIANO SI RIFERISCE	4
1.1 CARATTERISTICHE GENERALI	4
1.2 COLLOCAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA	6
1.3 ACCESSIBILITÀ VIARIA AI MEZZI VV.F.	6
2. GESTIONE DELL'EMERGENZA	6
2.1 CLASSIFICAZIONE DELLE EMERGENZE.....	6
2.2. COMPITI DEI RESPONSABILI, DEI COORDINATORI E DEGLI ADDETTI AI SERVIZI ED ALLA GESTIONE DELLE EMERGENZE... ..	8
3. EMERGENZA IN CASO DI INCENDIO	15
4. EMERGENZE DI ORIGINE ANTROPICA	19
4.1 MERCI PERICOLOSE.....	19
4.2 SCALO MERCI - TERMINALE RACCORDATO DI NOLA INTERPORTO	19
4.3 CENTRALE GESTIONE IMPIANTO FRIGORIFERO	20
5. EVACUAZIONE DOVUTA A FENOMENI METEOROLOGICI O NATURALI DI PARTICOLARE GRAVITA'	22
6. LUOGO SICURO	22
7. RIEPILOGO DEI RIFERIMENTI TELEFONICI PER LE EMERGENZE	23
8. PRONTUARIO DELLE PROCEDURE DA ATTUARE IN CASO DI EMERGENZA	24
SOTTOSCRIZIONE DEL DOCUMENTO	35
ALLEGATI	36
ALLEGATO 1. IMPIANTO RILEVAZIONE - SISTEMA DI SUPERVISIONE E-NET	37
ALLEGATO 2. SPECIFICHE INDICAZIONI PER I DIVERSAMENTE ABILI.....	41
ALLEGATO 3 – PLANIMETRIE DI EVACUAZIONE.....	54
ALLEGATO 4 – PROCEDURE ORGANIZZATIVE PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE SCALO MERCI TERMINALE NOLA INTERPORTO.....	64

PREMESSA

Il "Piano di Emergenza e di Evacuazione", nel prosieguo indicato semplicemente con il termine **Piano**, 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 dell'Interporto di Nola 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 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, deve redigere per i locali o le aree di propria pertinenza (ai sensi dell'art. 5 del D.M. 10.03.98 e in conformità ai criteri di cui all'Allegato VIII del medesimo decreto), ma vuole essere un'indicazione delle procedure di base e dell'organizzazione che dovranno essere messe in atto da parte delle Aziende stesse per fronteggiare emergenze di varia natura che coinvolgano l'area interportuale.

Si specifica, infatti, che nei momenti di apertura al pubblico dell'Interporto di Nola, la gestione delle emergenze interne alle singole 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.

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, incluso:

- Interporto Servizi Cargo – Referente Dr. Francesco Pagni
- CIS di Nola – RSPP – Referente Dr. Luigi Tamantini
- Nola Reefer Terminal – Referente ing. Antonio Freda
- Terminal Ferroviario Intermodale – Referente Gianluca del Pesce
- Enel Green Power – Referente ing. Luca Cardarelli

Inoltre, il presente piano di emergenza viene pubblicato sul sito dell'Interporto Campano affinché tutte le aziende interessate possano prenderne visione ed adeguarsi.

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

1. L'INTERPORTO DI NOLA: LUOGHI E ATTIVITÀ CUI IL PIANO SI RIFERISCE

1.1 Caratteristiche generali

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.

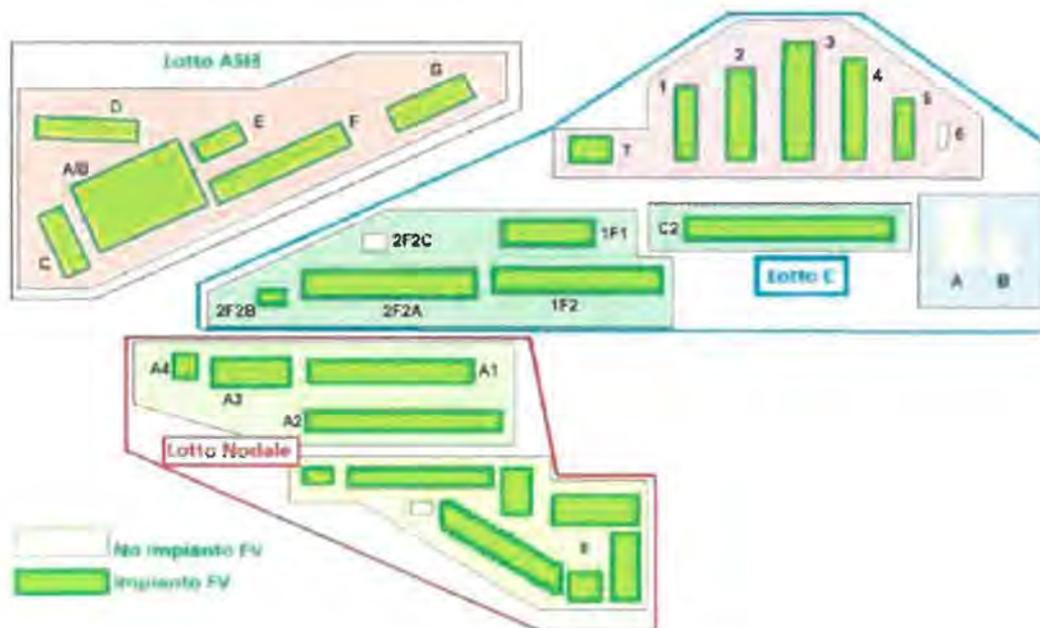
Oltre ai magazzini interessati alla movimentazione, stoccaggio e trasporto delle merci, sono presenti all'interno dell'Interporto di Nola il Polo del Freddo ed il Terminal Intermodale gestito dalla società T.I.N (Terminal Intermodale di Nola)

- Il Polo del Freddo, ubicato all'interno del Lotto C, è costituito da due magazzini, gestiti uno da NRF (Nola Reefer Terminal) ed uno da AIA, di superficie complessiva pari a 18.790 mq e 133.200 mc. L'alimentazione del Polo del Freddo è deputata ad una centrale frigorifera ad ammoniaca di proprietà dell'Interporto che consente ai magazzini stessi di operare a temperature controllate tra +5 °C a - 30°C.
- Il Terminal Intermodale gestito dalla società T.I.N. (Terminal Intermodale Nola), il quale si trova sulla linea Cancellò – Benevento (FL 128) 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.. 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.

Inoltre, sulle coperture dei capannoni, vi è la presenza di un impianto fotovoltaico gestito da Enel Green Power. Le aree d'intervento hanno riguardato 21 capannoni prefabbricati:

- ✓ 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, D6 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 installati 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, anche i capannoni non solarizzati presenti nel comprensorio, per i quali Enel Green Power non ha alcuna competenza.



1.2 Collocazione territoriale urbanistica

L'accessibilità all'Interporto di Nola 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).

1.3 Accessibilità viaria ai mezzi VV.F.

La nuova sede del distaccamento dei VV.F., posizionata all'ingresso del C.I.S. S.p.A. cui l'Interporto di Nola è contiguo, garantisce l'accessibilità ai loro mezzi in tempi brevissimi.

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 sotto elencati sono assegnatari degli incarichi di cui alla pagina successiva del presente piano (par. 2.2):



Figura 1

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 i predetti addetti alla vigilanza, sia essa armata o non armata, hanno ottenuto idoneità tecnica per l'espletamento dell'incarico di "Addetto Antincendio" dal Comando Provinciale dei V.V.F di Napoli.

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

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 di Nola.

Si ribadisce nuovamente, difatti, che la gestione delle emergenze all'interno delle singole aziende resta di competenza delle stesse che, 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. Nell'Interporto di Nola il **D.A.S.** è il **Dott. Sergio Sellitto**, nominato dal Consiglio di Amministrazione con procura notarile.

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** è stata individuata nella persona dell'**Arch. Roberto de Conciliis**.

Ha il compito di informare e formare tutti gli operatori della gestione delle emergenze, nonché di effettuare i necessari controlli nell'Interporto di Nola e fare attivare tutte le procedure previste dal Piano. 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** sono i seguenti:

tel. **081.3115209**

mob. **348.2407880**

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

La figura del **Coordinatore** è stata individuata nella persona del **Geom. Domenico Fusco**.

Ha il compito di:

- Controllare la validità del certificato di prevenzione incendi.
- 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.

- Verificare la corrispondenza dell'ubicazione dell'attrezzatura antincendio rispetto alle planimetrie affisse nei locali interportuali.
- Verificare l'assenza d'impedimenti e ostacoli, anche temporanei, all'agevole raggiungimento dell'attrezzatura antincendio.
- 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.
- 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** 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 società alle quali l'Interporto Campano S.p.A. ha appaltato le attività di controllo accesso, vigilanza e manutenzione tecnica degli impianti. 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. Addetti al controllo accessi e varchi;
4. Addetti alla manutenzione tecnica degli impianti.
5. Squadra di vigilanza antincendio

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 di Nola risulta essere differentemente strutturato.

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.

1. 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 dell'Istituto di Vigilanza, operativo 365 gg all'anno H24

Il riferimento telefonico del Capo Turno è il seguente:3662538492.

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 da tabella prevista a pag.18 (flow chart).
- In caso di incendio, comunicherà l'evento alla sala operativa presidiata h24 alla quale chiederà, solo se effettivamente necessario e dietro indicazione dei Vigili del Fuoco, l'eventuale necessità di attivare le elettropompe antincendio (si ricorda infatti che la rete idrica-antincendio è costantemente tenuta ad una pressione di ca. 4 bar tramite il torrino piezometrico presente al lotto E di interporto).

2. 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 sgombrare da ostacoli e materiali pericolosi, ed in caso contrario rimuovere, ove possibile, gli inconvenienti;

- 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.

3. ADDETTI AL CONTROLLO ACCESSO E VARCHI DELL'INTERPORTO DI NOLA

Sono gli addetti alla sicurezza non armati facente parte di società esterne a cui l'Interporto di Nola appalta il controllo degli accessi dei mezzi pesanti, che presidiano gli accessi ed i varchi interportuali.

In sintesi si riportano gli adempimenti più evidenti che essi assolvono

- verificare la funzionalità del sistema di apertura dei varchi 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:

- interrompere le operazioni di verifica accesso;
- 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 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. 10/03/98 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 interportuali, in quanto il personale dell'istituto di Vigilanza indossa già la specifica uniforme ed è pertanto facilmente riconoscibile).

4. ADDETTI ALLA MANUTENZIONE TECNICA DEGLI IMPIANTI

È il personale delle ditte di manutenzione alle quali l'Interporto affida la manutenzione dei singoli impianti.

Hanno il compito di verificare su indirizzo del personale interporto facente parte dell'organigramma della gestione delle emergenze ovvero di iniziativa la funzionalità e la corretta efficienza di tutti gli impianti (idrici, elettrici e antincendio) presenti all'interno dell'Interporto al fine di garantire l'operatività e la sostenibilità del piano di emergenza.

5. 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 ai sensi del DM . 10/03/98 allegato IX e che ha superato con esito positivo l'esame di idoneità tecnica presso il Comando Vigili del Fuoco.

Il compito di tale personale è quello di svolgere sorveglianza antincendio all'interno del Complesso 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 panda 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.

Le 2 squadre sono dotate oltre che dei necessari equipaggiamenti 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, che saranno altresì in possesso anche degli addetti alla vigilanza CIS – Interporto, onde garantire una comunicazione rapida ed efficace.

La **squadra 1** stazionerà all'interno dei locali messi a disposizione dal CIS ed ubicati al piano terra della torre 2 del CIS stesso, dove sarà altresì posizionata la postazione di controllo remoto delle termocamere (in fase di ultimazione da parte di EGP) che gestirà per quanto di competenza. La predetta squadra avrà a disposizione all'occorrenza sia il pickup che l'APS, con i quali in caso di incendio rilevato dal sistema o segnalato ed in relazione alla tipologia dell'evento, si recherà sul posto per effettuare le prime operazioni di intervento in attesa dell'arrivo anche della seconda squadra.

Nel parcheggio antistante la torre dell'isola 2 è stazionata anche la PLE 19 che nell'eventualità occorresse, potrà essere 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.

La **squadra 2**, 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 il capo turno per qualunque necessità dovesse verificarsi.

Come anzi detto, tale organizzazione delle squadre garantirà l'arrivo sul posto in tempi brevi di almeno due operatori dotati sia di estintori che di un mezzo in grado di attivarsi immediatamente ed indipendentemente dalla rete idrica del distretto, fermo restando che in un tempo stimabile al massimo in circa 8/10 minuti anche l'altra squadra giungerà sul luogo dell'eventuale emergenza incendio.

Inoltre, in questo modo, sarà assicurata la presenza in tempi brevi sul posto di tutti e quattro gli addetti i quali, in relazione alla specificità dell'intervento da attuare e nelle more dell'arrivo

sul posto dei VVF, avranno la possibilità di utilizzare i mezzi e le attrezzature più idonee all'eventuale emergenza da affrontare.

Gli operatori saranno sempre coadiuvati dagli addetti alla vigilanza Interporto per le operazioni di coordinamento del traffico, degli utenti e dell'eventuale pubblico presente. Inoltre anche le stesse unità della vigilanza concorreranno alle prime operazioni di spegnimento, in quanto regolarmente formati ed addestrati alla gestione dell'emergenze con rischio elevato, potendo contare sull'equipaggiamento antincendio presente su ogni autovettura di servizio e consistente in un estintore di 6 K in polvere, due manichette, due lance UNI 45, un casco, una maschera ed una coperta antifiama.

3. EMERGENZA IN CASO DI INCENDIO

L'Interporto di Nola è costituito da una serie di lotti, realizzati a più riprese nel corso degli anni. I suddetti lotti sono meglio rappresentati nella planimetria allegata.

Riguardo alle misure di prevenzione e protezione dal rischio incendio, durante la fase di progettazione dell'Interporto di Nola, era stato previsto che ciascun modulo venisse dotato di impianti di protezione commisurati al rischio incendio ipotizzabile in base al tipo di attività che si sarebbe svolta.

Nello specifico sono stati realizzati, per ogni modulo standard, impianti di rivelazione fumi, sistemi di segnalazione di allarmi manuali, due prese idranti e una presa per attacco sprinkler esterne ed evacuatori di fumo. Tutti gli impianti e i dispositivi sono conformi alle norme UNI vigenti ed i relativi allarmi sono remotizzati in una serie di centrali.

A seguito delle modifiche apportate e in relazione alla specifica attività svolta, nonché in base alla tipologia e alla quantità di merci/materiali in stoccaggio, ciascun gestore ha l'obbligo di rivalutare il rischio incendio specifico del proprio modulo ed in base ai risultati di tale valutazione, ha l'obbligo, se necessario, di incrementare le misure di protezione, tenendo conto anche delle indicazioni fornite dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Napoli.

Per una migliore gestione delle eventuali emergenze e in considerazione di quanto sopra citato, l'Interporto di Nola ha centralizzato tutti gli allarmi in una postazione di controllo remota denominato "Centro di Controllo delle Emergenze" ed ubicato al piano terreno della palazzina uffici Interporto al Lotto D1.

Dovendo garantire un servizio h24, il sistema di telecontrollo è stato altresì remotizzato anche presso la centrale operativa (esterna all'Interporto) ed ubicata presso il Centro Servizi "Vulcano Buono".

Da tale centrale operativa, presidiata h 24 da personale adeguatamente formato ed informato, è possibile attraverso il sistema di supervisione (che consente all'operatore addetto al controllo di ricevere, memorizzare e visualizzare) convertire le informazioni rilevate in forma grafica, dalle quali è possibile identificare in maniera semplice e rapida sensori e moduli associati ad eventuali allarmi, nonché guasti delle centrali e quindi intervenire.

Si è convenuto di adottare come logica generale la predisposizione di due schemi d'intervento.

Il primo (riportato nello **schema A**) identifica l'**EVENTO INCENDIO**, il secondo (riportato nello **schema B**) identifica l'**EVENTO ALLARME**.

L'**EVENTO INCENDIO** si verifica in presenza delle segnalazioni relative all'entrata in funzione di due rivelatori di fumo e all'apertura di uno sprinkler in determinati moduli, ovvero:

- Moduli con impianto sprinkler e rilevatori di fumo: attivazione di due rilevatori di fumo e flussostato posto sull'impianto sprinkler nel medesimo comparto;
- Moduli con soli rilevatori di fumo: attivazione di due o più rilevatori di fumo nel medesimo comparto.

Il capoturno della vigilanza, sempre presente nell' Interporto Campano, provvederà ad allertare le figure sensibili in caso di incendio (comunque ne venga a conoscenza e se non già fatto da altri) come da schema A.

L'**EVENTO ALLARME** si verifica, invece, con l'attivazione di un solo rilevatore di fumo. In questa eventualità il Capoturno degli addetti alla vigilanza, nel caso il modulo fosse chiuso, dopo una prima verifica esterna, non avendo la possibilità di effettuarne una interna, procederà ad una comunicazione telefonica al Responsabile dell'Azienda per riferirgli dell'accaduto, chiedergli della presenza di eventuali attività all'interno del modulo non preventivamente segnalate ed, infine, concordare con questi un'eventuale verifica dell'interno.

Ovviamente ove all'attivazione del primo rilevatore ne seguissero delle altre la circostanza sarà comunicata dall'operatore di sala e l'evento in argomento verrà trattato come **EVENTO INCENDIO**.

Per maggiori dettagli fare riferimento all'Allegato 1 al presente piano, da intendersi parte integrante dello stesso.

Per quanto riguarda invece gli impianti fotovoltaici del comprensorio, installati sulle coperture dei capannoni, essi si estendono su un'area complessiva di circa 600.000 metri quadrati ed hanno una potenza installata complessiva nominale totale di circa 20 MW. Gli stessi non sono presidiati e sono sottoposti ad ispezioni e controlli periodici dal personale di esercizio dell'Area Centro Sud di O&M Solar Italy di Enel Green Power S.p.A. 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 alla lotta antincendio su impianti fotovoltaici impiegando tecniche di 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 S.p.A. 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, ai Vigili del Fuoco e ad eventuali terzi da loro designati semprechè autorizzati in occasione degli interventi in emergenza.

In caso di rilevazione di un incendio in copertura, da parte della squadra di vigilanza antincendio dell'Interporto Campano, sarà contattato immediatamente il preposto e coordinatore delle emergenze di Enel Green Power al numero 320.4725951 e/o un suo preposto al numero 324.9871285, così come riportato nella tabella a pag. 23.

Per maggiori dettagli fare riferimento al "Piano di Gestione delle Emergenza impianti fotovoltaici comprensorio Cis/Interporto di Nola", da considerarsi parte integrante del presente piano.

EVENTO ALLARME

CAPOTURNO DELLA VIGILANZA
Cel. 366.2538492

RESPONSABILE AZIENDA
INTERESSATA

SALA OPERATIVA
Tel. 081.3115111

REPERIBILE AZIENDA INTERESSATA

EVENTO INCENDIO

CAPOTURNO DELLA VIGILANZA
Cel. 366.2538492

VIGILI DEL FUOCO N. 115
Tel. 081/5108795

ENEL GREEN POWER
Tel. 06.83222026
Cell. 320.4725951 – Preposto
Cell. 324.9871285 - Addetto

SQUADRA DI VIGILANZA ANTINCENDIO
Cell. 345.6991811

DELEGATO AZIENDALE SICUREZZA
Cell. 334.736376

COORDINATORE DELLE EMERGENZE
Cell. 348.2407880

COORDINATORE DELLE DITTE DEI
SERVIZI DI MANUTENZIONE
Cell. 335.1767361

CARABINIERI 112
POLIZIA 113
COORDINATORE DEI SERVIZI SANITARI E PRONTO SOCCORSO
118 - 800172155

DIRIGENTE MOVIMENTO TRENI
Cell. 313.8809366

4. EMERGENZE DI ORIGINE ANTROPICA

4.1 MERCI PERICOLOSE

L'Interporto di Nola, nella sua qualità di concessionario regionale e principale nodo logistico Campano, è stato inserito nel 2009 nel Progetto Regionale denominato ULISSE - Unified Logistic Infrastructure for Safety and Security .

In tale ambito sono stati installati e collaudati rilevatori di targhe sulle corsie di ingresso e di uscita dell'Interporto con l'obiettivo primario di monitorare le merci pericolose in transito nelle aree dell'Interporto.

Tutti i dati raccolti confluiscono in tempo reale presso una Sala Operativa installata presso la Regione Campania al fine di consentire il monitoraggio dei transiti delle merci nelle aree portuali ed interportuali presenti in Campania.

Presso la citata Sala Operativa è costituita un'unità di crisi che, disponendo in tempo reale della posizione dei vari mezzi trasportanti merci pericolose, è in grado di coordinare al meglio gli interventi richiesti e le operazioni di soccorso in caso di incidenti.

È pur vero che nell'interporto di Nola non sono presenti merci pericolose salvo il trasporto dei carburanti per il distributore Q8 all'ingresso dello stesso.

Nell'eventualità comunque si verificasse una emergenza di origine antropica il capo turno della vigilanza provvederà ad allertare le stesse figure sensibili in caso di incendio (comunque ne venga a conoscenza se non già fatto da altri) come da schema previsto a pag. 17

4.2 SCALO MERCI - TERMINALE RACCORDATO DI NOLA INTERPORTO

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**.

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 trova sulla linea Cancellò - 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 che terminalizza le merci pericolose, allacciato nell'ambito della stazione di Nola Interporto, è il raccordo TIN (Terminal Intermodale Nola), collegato ai binari della stazione mediante la comunicazione n. 15a/15b.

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.

Zone di terminalizzazione delle 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. 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:

- Il binario assegnato per gli arrivi/partenze è il **VI binario della stazione di Nola I**, come rappresentato nel Piano Schematico inserita nella raccolta degli allegati alla PO
- Sul VI binario **della stazione di Nola I**, la permanenza dei treni di merci pericolose dovrà essere 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 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.

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, nelle ore di apertura del Terminal (V capoverso del punto II.1). Le vie di esodo dello scalo coincidono con gli accessi descritti.

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

Per tutti i dettagli in merito alla gestione delle merci pericolose, fare riferimento alle “Procedure Organizzative per la Gestione Delle Emergenze”, allegato 4 al presente documento e da considerare parte integrante dello stesso.

4.3 CENTRALE GESTIONE IMPIANTO FRIGORIFERO

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 ammoniaci a due diverse temperature di evaporazione:

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

All'interno della centrale frigorifera è garantita la presenza di due unità lavorative dalle ore 7.00 alle ore 21.00 dal lunedì al venerdì.

Si fa presente che entrambi gli addetti fanno parte della squadra antincendio e sono stati formati ed addestrati alla gestione delle emergenze.

Dalle ore 21.00 alle ore 7.00 dal lunedì al venerdì ed il sabato e domenica non vi è presenza di personale diretto ma è comunque garantita la reperibilità h24 di uno dei due addetti nel caso si verificassero delle emergenze che verrà avvisato da un combinatore telefonico, preimpostato sulle diverse tipologie di emergenze. Il tempo necessario per raggiungere l'impianto da parte di uno dei due operatori, si aggira tra i 15 e i 30 min., in quanto i due addetti alle emergenze abitano nel raggio di 10 km dalla centrale frigorifera. Frattanto la gestione del primo intervento sarà effettuata dal personale di vigilanza che è stato opportunamente formato con specifico corso relativo alle modalità di intervento da attuare in presenza di fuoriuscita di ammoniaca.

Per maggiori dettagli fare riferimento al "Piano di Emergenza ed Evacuazione Interno per la Centrale Gestione Impianto Frigorifero", da considerarsi parte integrante del presente piano.

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 nelle sceda 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

I Punti di raccolta/ luoghi sicuri esterni, sono stati identificati nelle aree esterne ai vari capannoni che costituiscono i singoli lotti, come meglio individuate nelle planimetrie allegate al presente piano (v. Allegato 3).

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).

Le istruzioni per il personale addetto alla gestione delle emergenze aziendali nelle singole aziende, sono riportate nelle tabelle a pag. 26

7. RIEPILOGO DEI RIFERIMENTI TELEFONICI PER LE EMERGENZE

CENTRALINO DI COORDINAMENTO	081-3115111
COORDINATORE DELLE EMERGENZE	081.3115209 3482407880
CAPOTURNO VIGILANZA	3662538492
COORDINATORE DELLE DITTE DEI SERVIZI DI MANUTENZIONE, CONTROLLO E PRONTO INTERVENTO SU IMPIANTI ED ATREZZATURE ANTINCENDIO	081.3115229 335.1767361
COORDINATORE DEI SERVIZI SANITARI E DI PRONTO SOCCORSO	118 / 800172155
DIRIGENTE MOVIMENTO TRENI (CAPO STAZIONE)	081.3642133 313.8809366
ENEL GREEN POWER REFERENTE	0683222026 320.4725951 – Preposto 324.9871285 - Addetto
CAPOSQUADRA VIGILANZA ANTINCENDIO	3456991811
VIGILI DEL FUOCO	115 0815108795
CARABINIERI	112 081.8298472
POLIZIA	113 081.5127211
POLIZIA MUNICIPALE	081.8231014 – 081.5121282

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;
2. 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;
-  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;
-  seguire le indicazioni del più vicino addetto all'emergenza;
-  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;
-  Favorire 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;
-  avere 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;
-  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;
-  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;
-  Allontanarsi 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;
-  Favorire 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 alle gestione delle emergenze, che ogni Azienda dovrà opportunamente formare ed informare in conformità alle vigenti disposizioni legislative.

Gli allegati:

- Istruzione operativa "Procedura operativa gestione allarmi incendio" (all. 1);
- Misure specifiche per l'evacuazione dei disabili (all. 2);
- Planimetrie indicanti le vie di esodo (all.3);
- Procedure organizzative per la gestione delle emergenze scalo merci Terminale Nola Interporto (all. 4)

costituiscono parte integrante del presente Piano.

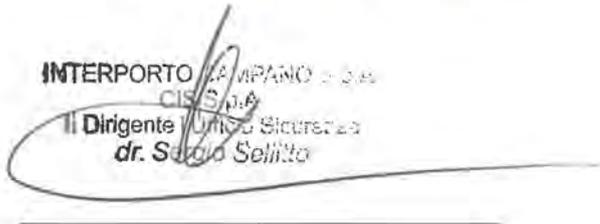
SOTTOSCRIZIONE DEL DOCUMENTO

Il presente documento è stato elaborato dal Datore di Lavoro (Dott. Claudio Ricci), in collaborazione 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 del Rappresentante dei Lavoratori per la sicurezza (Geom. Domenico Fusco) e con la supervisione dell'ufficio tecnico dell'Interporto Campano S.p.A.

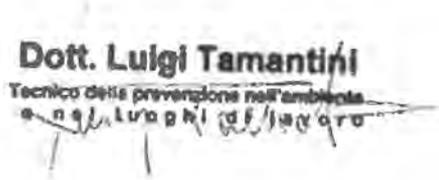
**Il Datore di Lavoro
(Dott. Claudio Ricci)**


INTERPORTO CAMPANO SPA
L'Amministratore Delegato
Dr. Claudio Ricci

**Il Delegato aziendale per la sicurezza
(Dott. Sergio Sellitto)**


INTERPORTO CAMPANO S.p.A.
CIS S.p.A.
Il Dirigente Unico Sicurezza
Dr. Sergio Sellitto

**L'RSPP
(Dott. Luigi Tamantini)**


Dott. Luigi Tamantini
Tecnico della prevenzione nell'ambiente
e negli luoghi di lavoro

Per presa visione ed accettazione

**L'RLS
(Geom. Domenico Fusco)**



Nola (NA), li 18/09/2019

ALLEGATI

**ALLEGATO 1. IMPIANTO RILEVAZIONE - SISTEMA DI SUPERVISIONE E-NET
PRESIDIO H24 PRESSO VULCANO S.p.A.**

ALLARME GENERICO

PROCEDURA DA SEGUIRE

- L'Addetto alla centrale operativa procederà alla localizzazione dell'allarme sulla scorta delle mappe grafiche installate sul sistema;
- Comunicherà il capannone/modulo interessato dall'allarme al Capoturno Vigilanza al n. 366-2538492;
- Il Capoturno Vig. Interporto provvederà ad effettuare una verifica sul posto contattando il responsabile del modulo e comunicherà il cessato allarme alla centrale operativa al numero dedicato 081-0202125;
- L'Addetto alla centrale operativa a seguito della predetta comunicazione, provvederà a tacitare l'allarme da remoto e resettare il sistema.

N.B. In orario di chiusura dell'Interporto, ovvero in caso di chiusura dell'utente, il Capoturno Vig. Interporto provvederà a contattare con urgenza il reperibile del capannone/modulo interessato dall'allarme per rappresentargli l'accaduto e verificare se siano in corso attività non comunicate dall'Utente preventivamente (disinfestazioni, fumigazioni, prove antincendio ecc.)

ALLARME INCENDIO

PROCEDURA DA SEGUIRE

Condizioni per cui l'allarme è da ritenersi "allarme incendio":

PROCEDURA DA SEGUIRE

Condizioni per cui l'allarme è da ritenersi "allarme incendio":

1. Moduli/capannoni dotati di impianto sprinkler (Capannoni A, B e C Lotto H - Seda, Kimbo e Fiat - e Lotto D 1 Capannone P1 (Ventura): presenza contemporanea di allarmi che interessano n°1 flussostato e n° 2 rilevatori contigui; N.B. Sui moduli suindicati dotati di impianto sprinkler il flussostato viene rappresentato non graficamente ma descrittivamente sul menù visualizzazione eventi
2. Moduli/capannoni privi di impianto sprinkler: presenza contemporanea di allarmi che interessano n° 2 rilevatori contigui;

Azioni conseguenti:

- Procedere alla localizzazione dell'allarme (n. civico modulo)
- Comunicare il capannone/modulo interessato dall'incendio al:
 - Capoturno Vigilanza al n. 366-2538492
 - Coordinatore delle emergenze al n. 3351767361 o al 081-3115209
 - Comando dei VVF chiamando il 115 e 081-5108795 secondo il seguente schema:

"Pronto, qui è l'Interporto di Nola, sono..... (nome e qualifica) è richiesto il vostro intervento per Incendio presso... .. (specificare lotto, edificio e civico segnalati dalla mappa grafica) ubicata nell'Interporto di Nola

Il nostro numero di telefono è 081-

N.B. Non chiudere l'apparecchio fino a quando i soccorsi chiamati non hanno ripetuto l'indirizzo.

- Il Capoturno Vig. Interporto si recherà immediatamente sul posto per verificare la segnalazione ricevuta;
- solleciterà i VVF in caso gli stessi non siano ancora giunti sul luogo dell'evento provvederà a coordinare i primi interventi sul posto in attesa dell'arrivo del Coordinatore. All'esito di tutte le attività predette in seguito all'estinzione dell'incendio, provvederà a comunicare il cessato allarme alla centrale operativa al numero 081-0202125.
- L'Addetto alla centrale operativa aggiornerà il sistema per tacitare l'allarme e resettare lo stesso.

N.B. In orario di chiusura del Distretto, il Capoturno Vig. Interporto provvederà a contattare con urgenza il reperibile del capannone/modulo interessato dall'incendio informandolo dell'accaduto.

REPORTISTICA

Quotidianamente dovrà essere predisposto ed inviato all'ufficio tecnico di Interporto dall'Addetto alla centrale operativa a mezzo mail

[\(e-netvulcano@interportocampano.it\)](mailto:e-netvulcano@interportocampano.it)

ai seguenti indirizzi

r.deconciliis@interportocampano.it; s.sellitto@interportocampano.it

la stampa del riepilogo degli eventi in formato pdf delle 24 ore precedenti.

Il Capoturno Vig. Interporto relazionerà, quotidianamente, all'Ufficio Sicurezza di IC tutti gli eventuali falsi allarmi riscontrati

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 grucciona 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

FIGURA 8

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 9

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 reclinato 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 condizione va aggiunto l'indubbio vantaggio di poter attraversare anche passaggi assai stretti e bassi.



FIGURA 10

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 scarcherebbe troppo peso sul soccorritore che opera da dietro.



FIGURA 11

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.

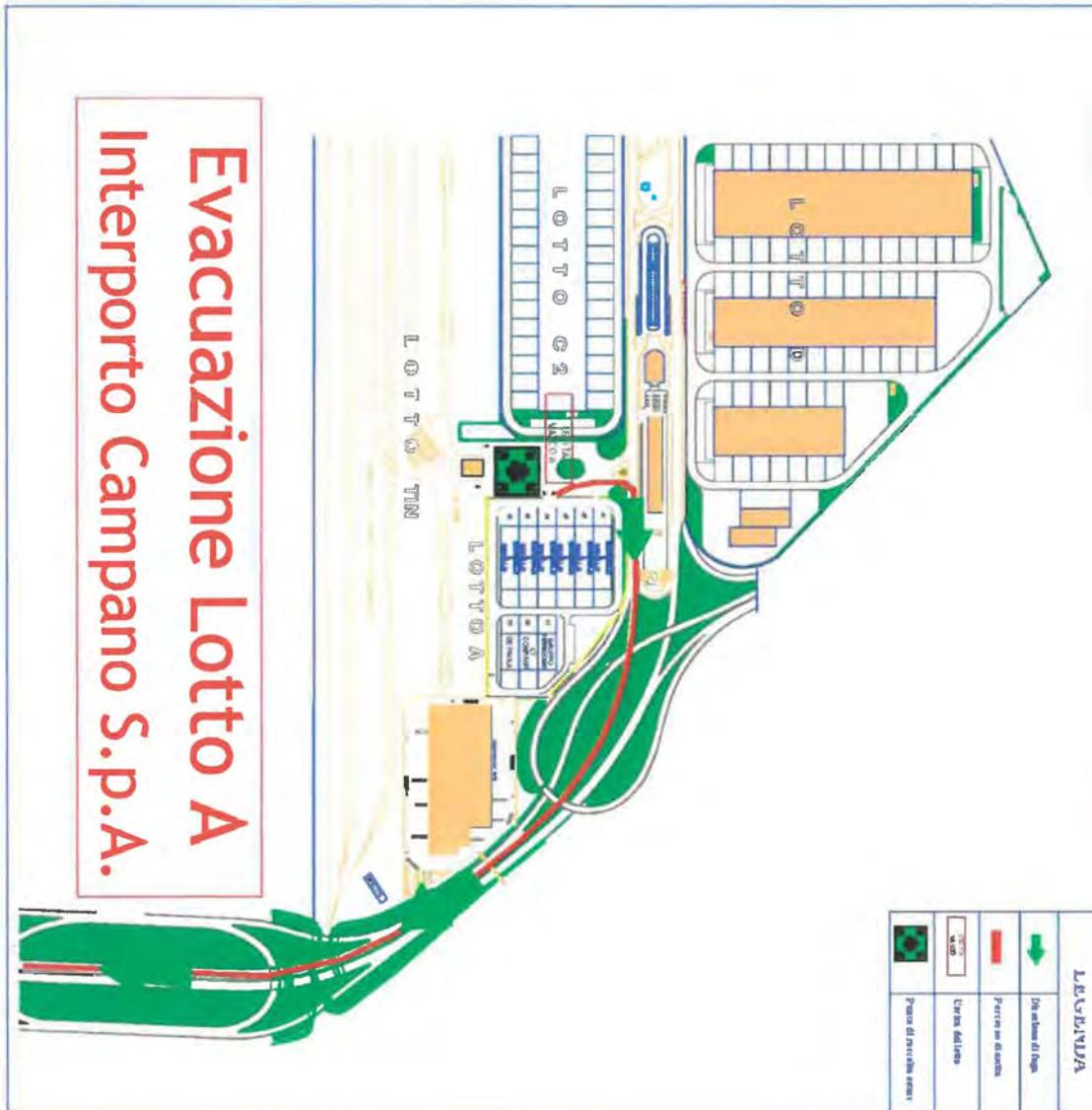
Esse potrebbero avere difficoltà nell'eseguire istruzioni piuttosto complesse e che coinvolgono più di una breve sequenza di semplici azioni.

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.

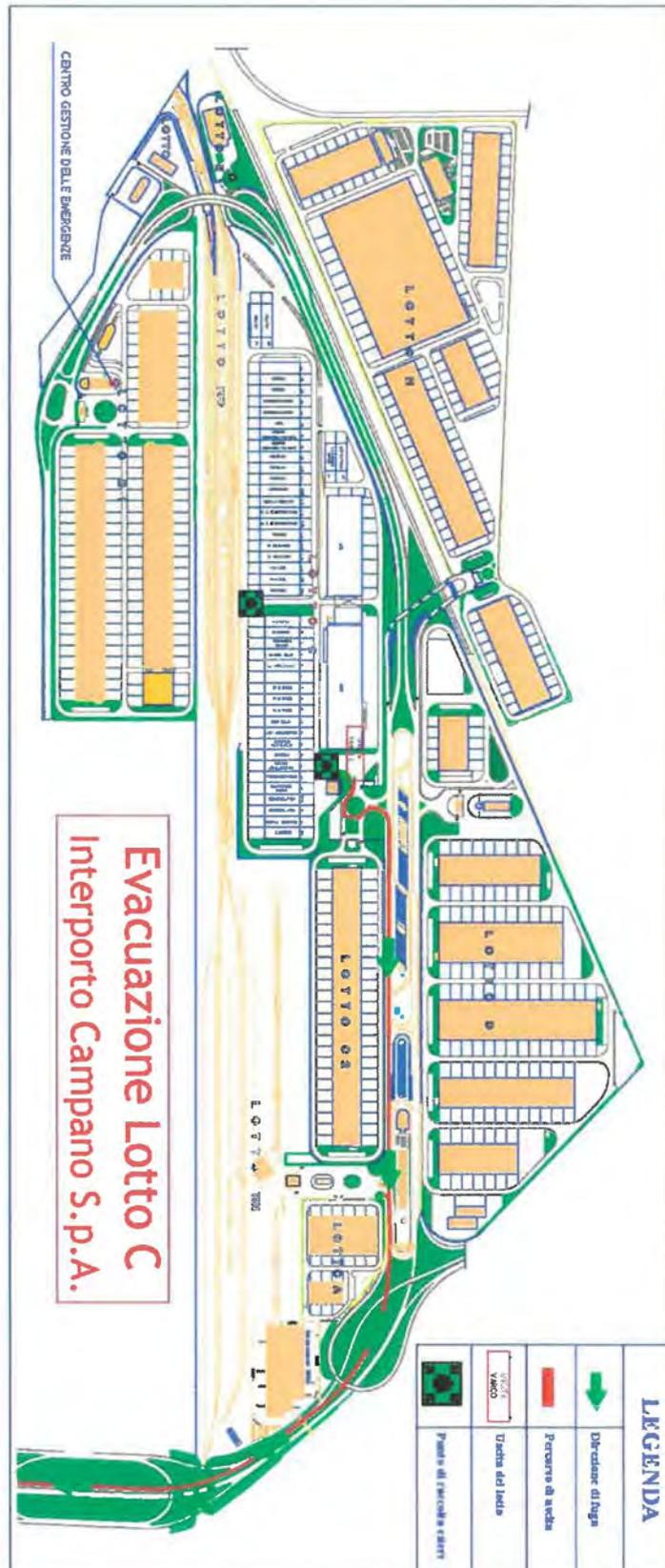
In tali evenienze il soccorritore deve mantenere la calma, parlare con voce rassicurante con il disabile, farsi aiutare da persone eventualmente presenti sul luogo e decidere rapidamente sul da farsi. La priorità assoluta è l'integrità fisica della persona ed il ricorso ad un eventuale intervento coercitivo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

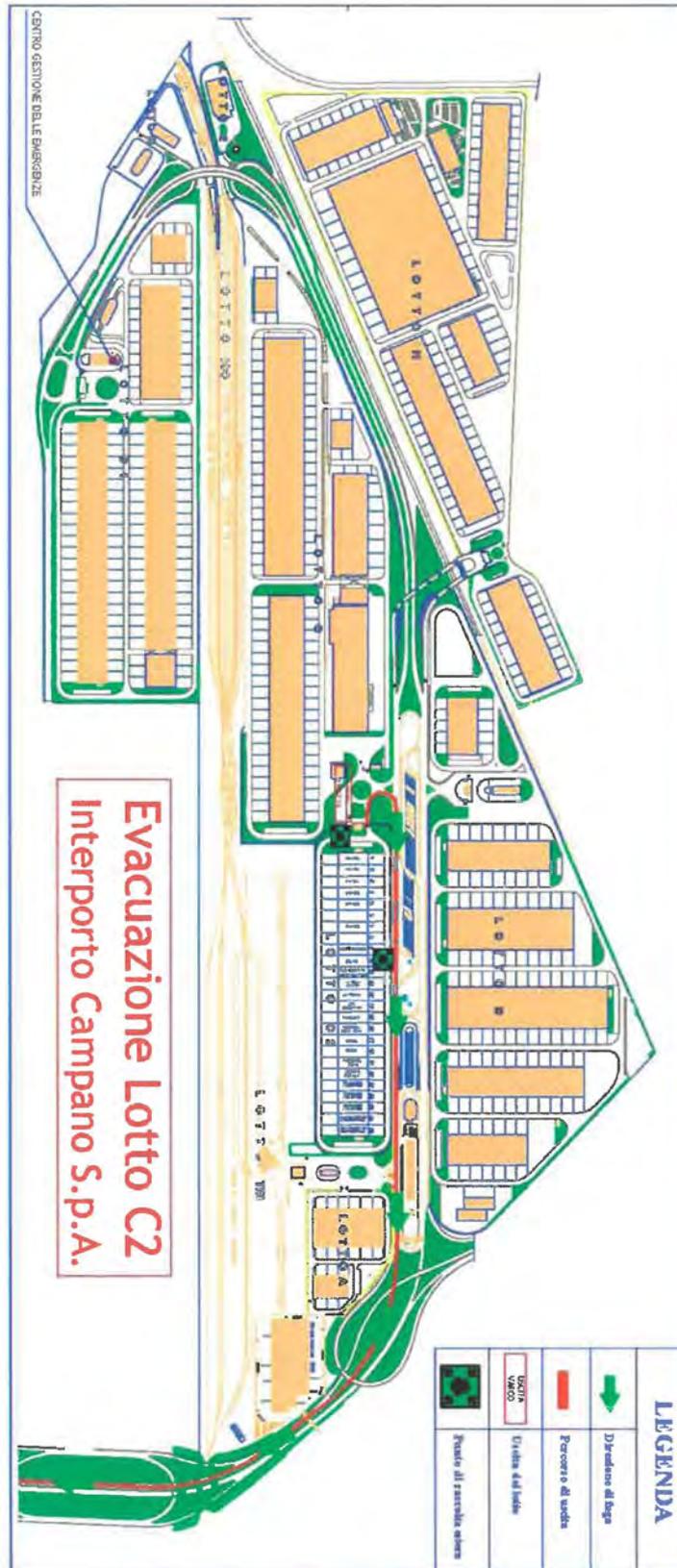
- può non aver raggiunto la capacità di percepire il pericolo;
- la loro percezione visiva di istruzioni scritte o di pannelli può essere confusa;
- il loro senso di direzione può essere limitato e potrebbero avere bisogno di qualcuno che li accompagna;
- le istruzioni e le informazioni devono essere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

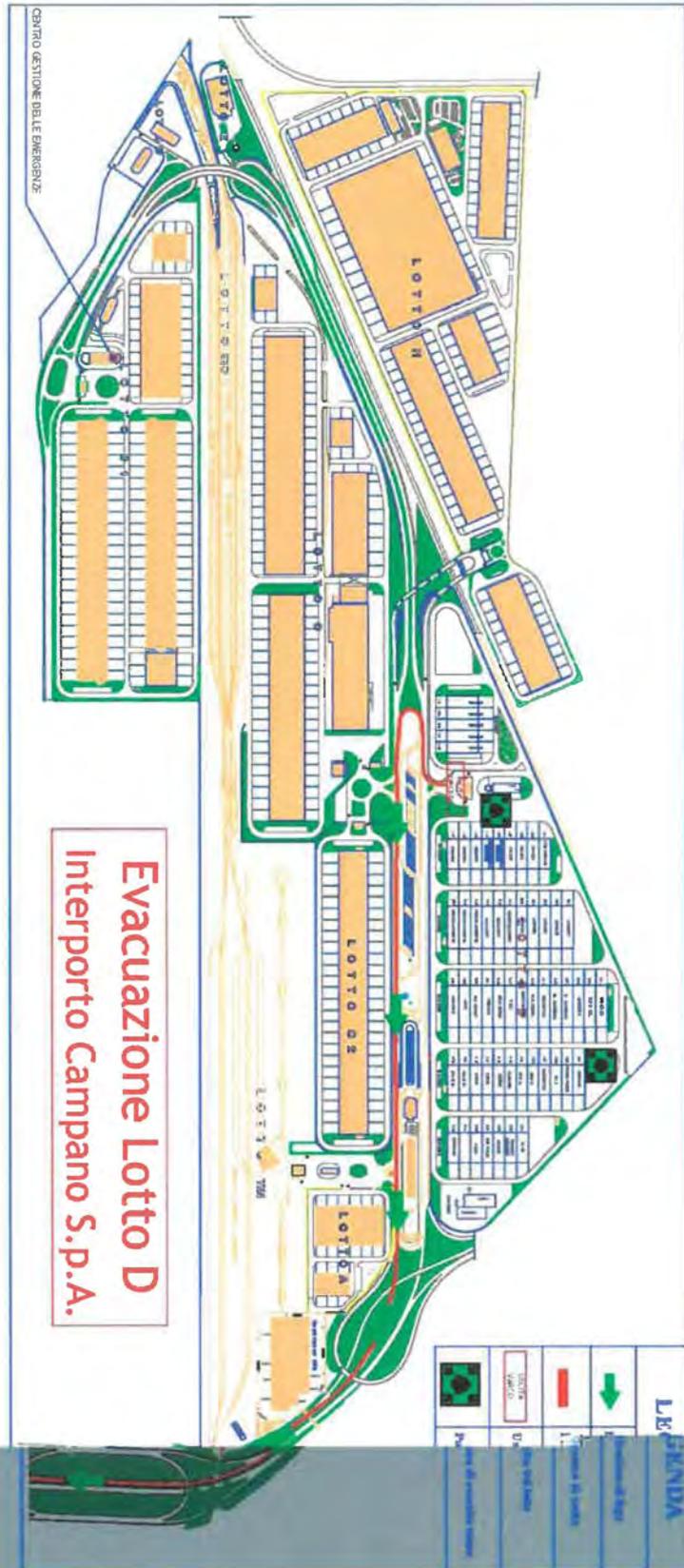
ALLEGATO 3 – PLANIMETRIE DI EVACUAZIONE

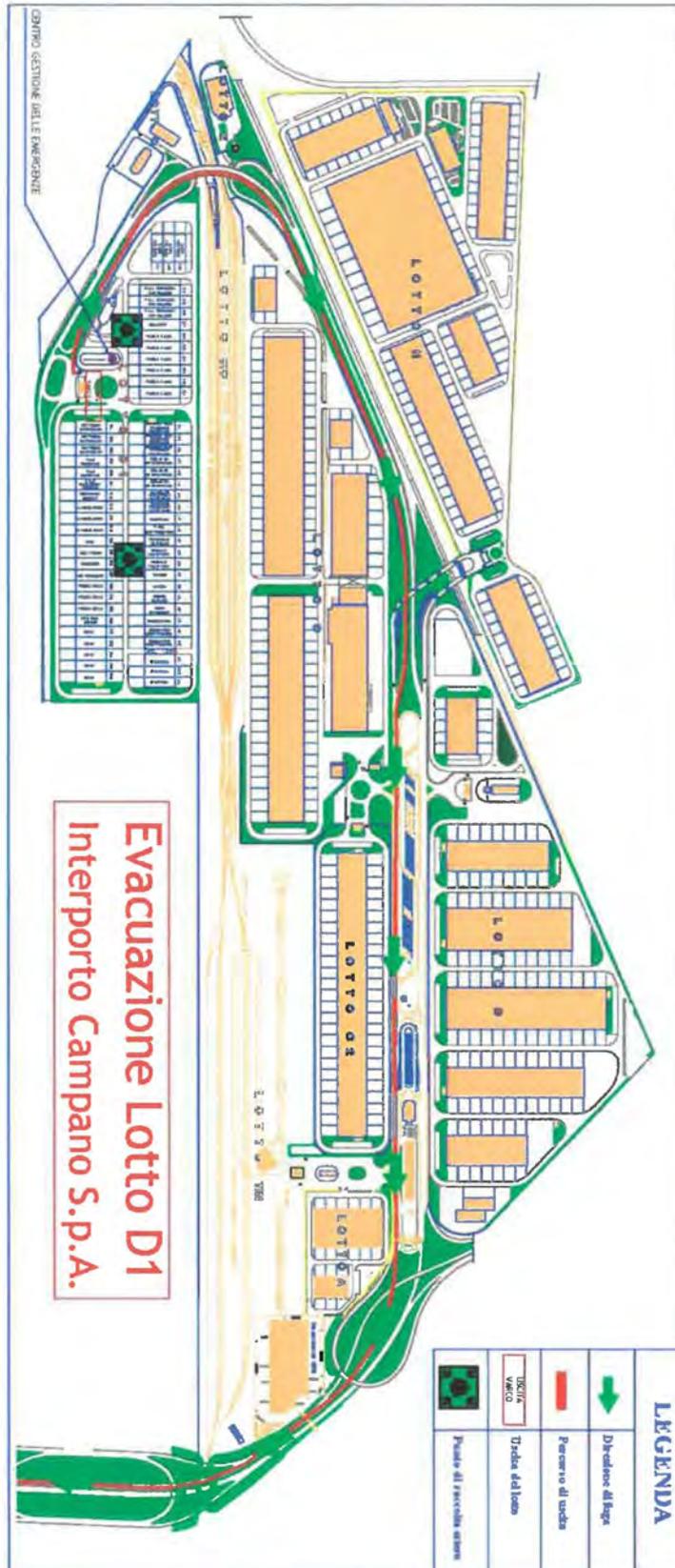


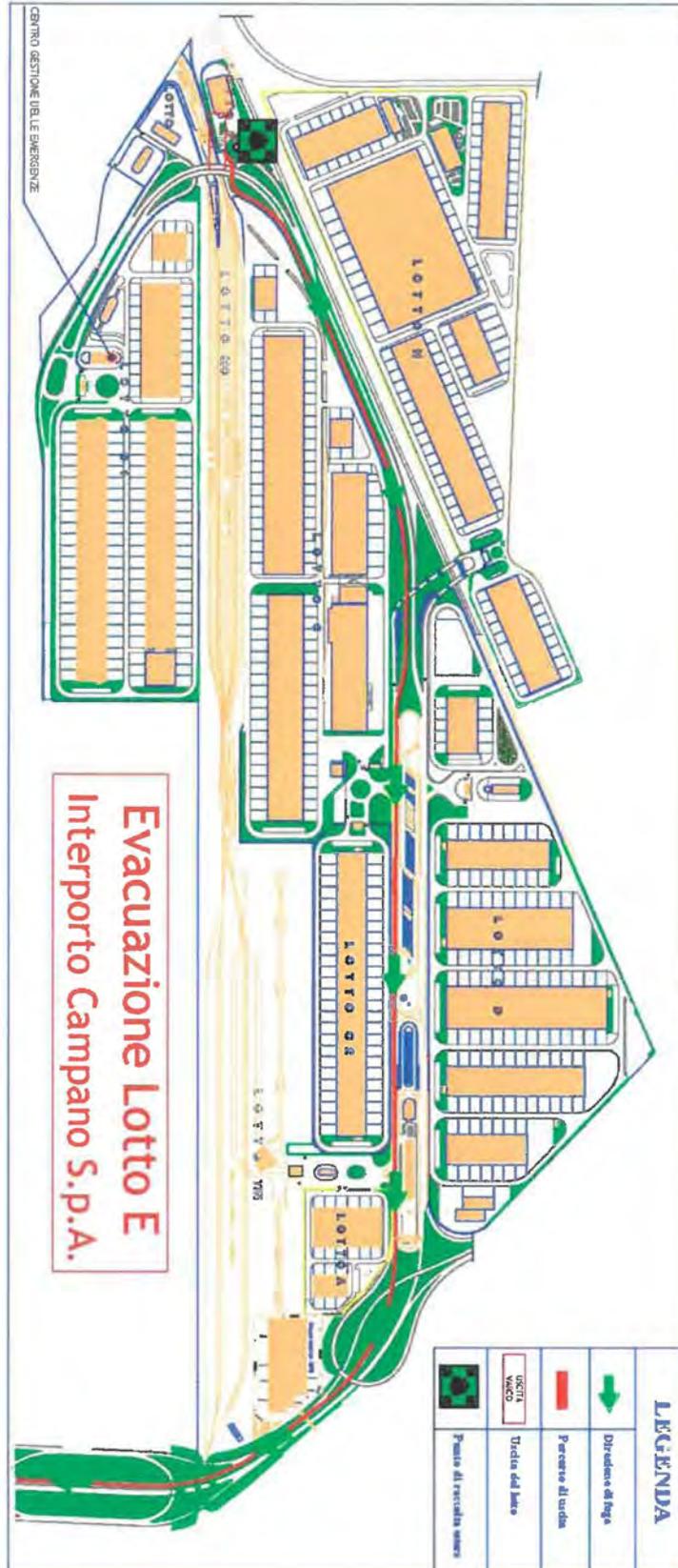


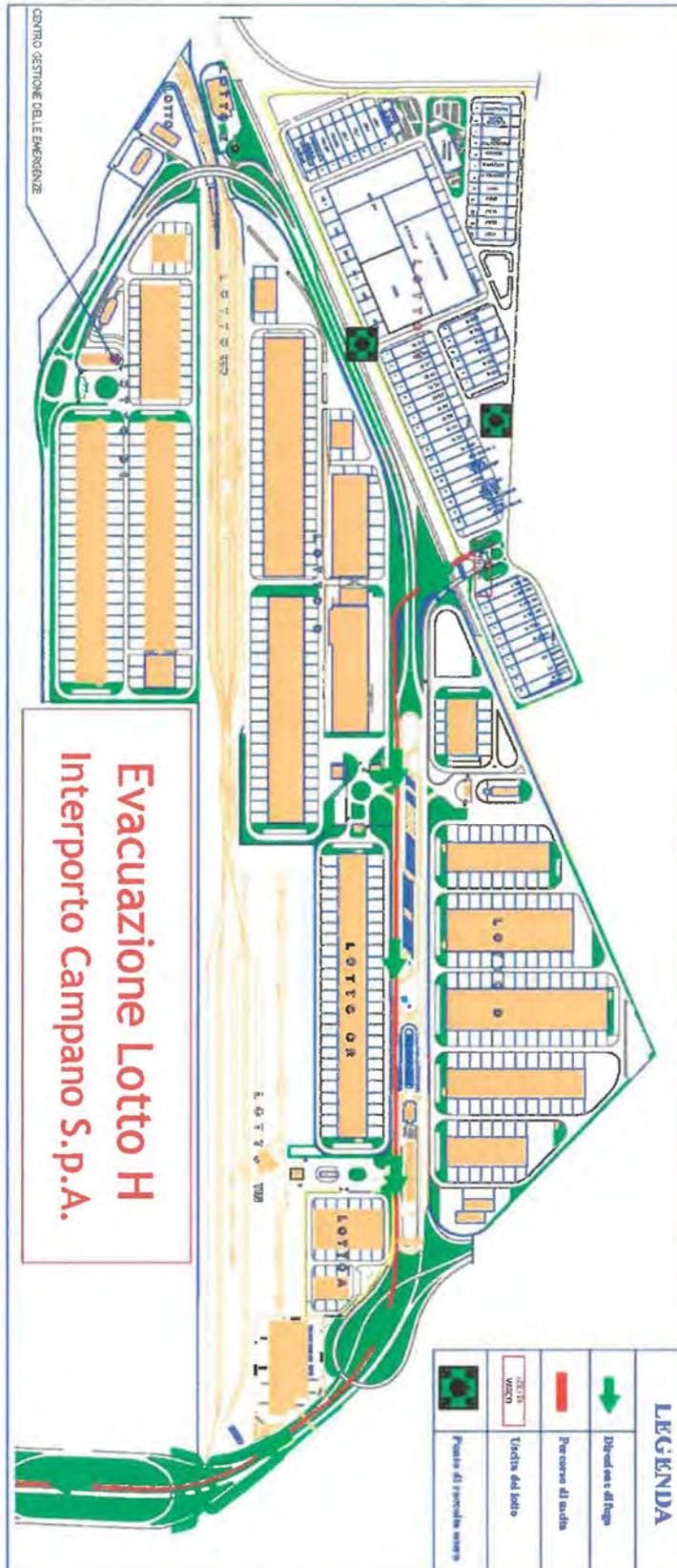


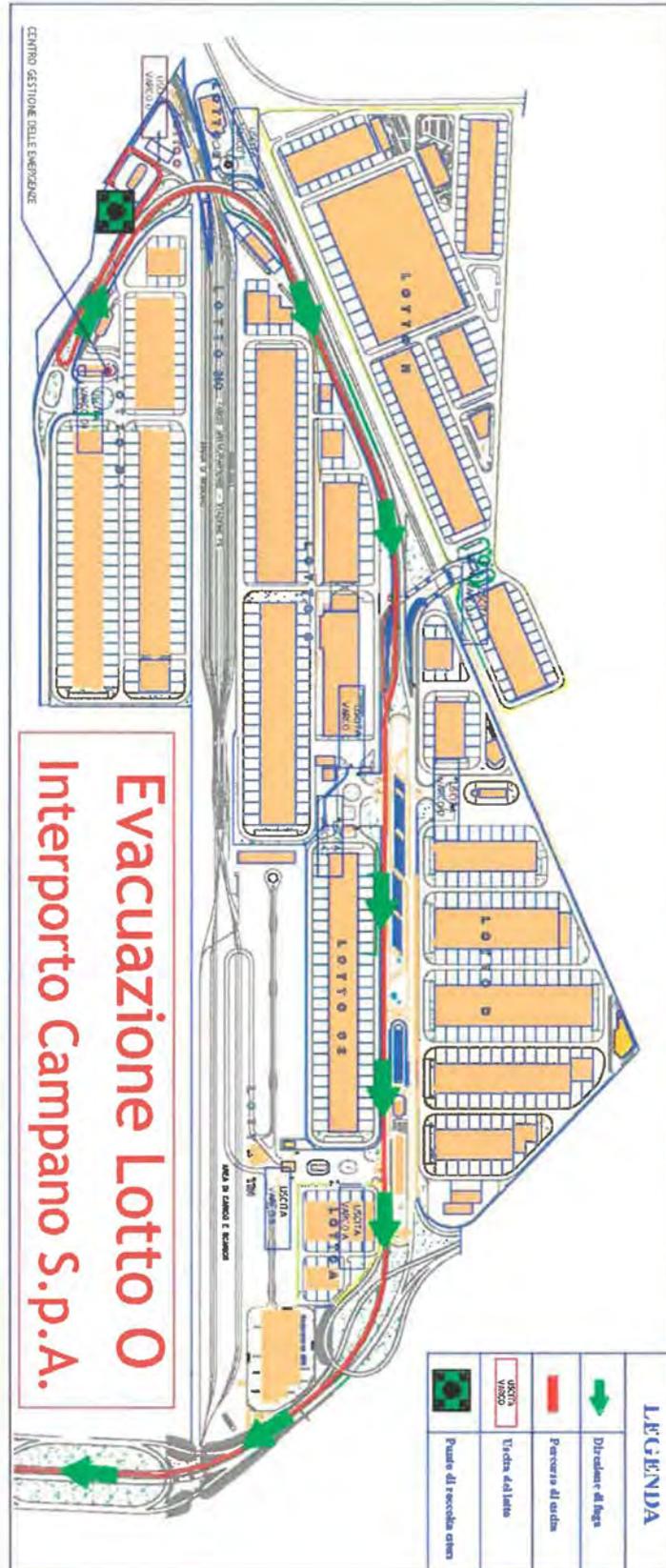












ALLEGATO 4 – PROCEDURE ORGANIZZATIVE PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE SCALO MERCI TERMINALE NOLA INTERPORTO

CAPITOLO I

I.1 PREMESSA

Le presenti Procedure Organizzative sono state elaborate in applicazione dell'emanazione della Disposizione di Esercizio n. 03 del 21 aprile 2010 di Direzione Tecnica di RFI che, recependo il punto 3.7 della Direttiva ANSF n. 01 del 22 febbraio 2010 *“Scali terminali ricadenti nell'applicazione del decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/10/1998 e scali di smistamento delle merci pericolose”*, precisa che, a modifica di quanto stabilito al punto II.3 della Disposizione n. 04 del 19 febbraio 2001 di Direzione Tecnica di RFI *“Trasporto merci pericolose”*, per gli scali in parola, deve essere individuato un *“Responsabile di scalo”* di RFI (RdS), in aggiunta a quelli individuati dalle Imprese Ferroviarie. Tra gli adempimenti previsti a carico del *“RdS”* di RFI, è compresa l'elaborazione di un documento definito *“Procedure Organizzative”* (nel seguito PO) 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”*.

I.2 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La PO è finalizzata ad individuare, ai sensi del RID in vigore - Fiche UIC 201 - le disposizioni tecnico-organizzative, volte a garantire il rispetto della programmazione e dei tempi delle soste tecniche che devono essere limitate ai tempi tecnici strettamente necessari all'esecuzione delle operazioni da effettuare. Sono riportati i provvedimenti da adottare in caso di ritardo della circolazione del treno in arrivo ed in caso di ritardo del treno in partenza (eventuale prolungamento delle soste del materiale già approntato). Inoltre, il documento ha lo scopo di fornire le indicazioni sull'adozione delle procedure preventive ed operative, da attuarsi in presenza di un'emergenza legata alla movimentazione delle merci pericolose, ai responsabili dell'attuazione delle misure di emergenza ed evacuazione, nell'ottica di:

- salvaguardare l'incolumità delle persone presenti nello Scalo;
- contenere l'evento stesso, mediante l'utilizzo di materiali che consentano l'assorbimento

ed il contenimento dei liquidi pericolosi, l'eventuale allontanamento dei carri e delle cisterne di merci pericolose presenti in prossimità dell'evento incidentale.

1.3 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

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

- DM Ambiente 20.10.98;
- RID Edizione corrente;
- Fiches UTC 201;
- Direttiva ANSF n. 01/2010 del 22.02.2010;
- Disposizione di Esercizio RFI 3/2010 del 21.04.2010 (emanazione del 28.04.2010);
- Procedura RFI DSR SIGS P13 "Gestione delle emergenze" - Allegato 07 1 0.

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

1.4 DOCUMENTAZIONE CORRELATA

Il presente documento si correla con la seguente documentazione:

- Piano di Emergenza Interno dello Scalo di Nola Interporto
- Piano Generale di Emergenza dello Scalo di Nola Interporto

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

1.5 DEFINIZIONI

Nel testo sono utilizzate le seguenti definizioni:

Attivatore emergenza	Soggetto 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.
Disposizioni e prescrizioni di esercizio	Documenti che disciplinano i processi interni e l'operatività, in conformità al quadro normativo vigente. Sono emanati dal Gestore dell'Infrastruttura e dalle Imprese Ferroviarie a fronte di idonea valutazione e secondo processi inseriti nei Sistema di Gestione Sicurezza.
Emergenza	Situazione imprevista che obbliga a mettere in atto misure straordinarie di reazione a quanto accade. Nella presente procedura organizzativa 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.
Gestore dell'emergenza	Soggetto avente il compito di attivare e coordinare le attività necessarie per la gestione dell'emergenza a tutela di tutte le persone e le cose presenti nel sito/luogo di lavoro e dell'ambiente.

Gestore dell'Infrastruttura	Soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria.
Impresa Ferroviaria	Qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo trazione.
Incidente	Evento indesiderato che origina morti, ferimenti, malattie danni materiali o altre perdite.
Merci pericolose	Le materie od oggetti il cui trasporto è vietato secondo il RID o autorizzato unicamente a certe condizioni.
Operatori dell'emergenza	Soggetti con il compito di partecipare alle attività di gestione dell'emergenza a tutela di tutte le cose e persone presenti nel sito / luogo di lavoro e dell'ambiente
Gravità	Misura delle conseguenze di un evento dannoso/impatto ambientale (negativo).
Programma di manovra	Documento definito dal soggetto che presta i servizi di manovra, approvato dal GI in occasione dell'attivazione di ciascun orario ed aggiornato in corrispondenza di variazioni significative delle tracce facenti capo all'impianto nel quale sono pianificate le operazioni di manovra necessarie per tutti i treni che interessano l'impianto stesso.
Segnaletica di sicurezza	Segnalazione permanente o meno che fornisce un indicazione, una prescrizione o un divieto concernente la salute o la sicurezza delle persone (ad esempio cartelli indicanti le vie di fuga, attrezzature antincendio, ecc).
Situazione anomala (pericolato)	Evento in cui non si verifica alcun incidente o danno all'ambiente ma potenzialmente in grado di causare tali effetti in combinazione con altri eventi e/o circostanze che non si sono presentati. Il pericolato è un sottoinsieme delle situazioni anomale.

1.6 ABBREVIAZIONI

Nel testo sono utilizzate le seguenti abbreviazioni:

Abbreviazione	Definizione
COp	Comunicazione Operativa
CRTM	Capo Reparto Territoriale Movimento
DPI	Dispositivo di protezione individuale
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DM	Dirigente Movimento
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
DTP	Direzione Territoriale Produzione
DGI	Disposizione del Gestore dell'Infrastruttura
DMA	Decreto del Ministero dell'Ambiente
DM	Dirigente Movimento
GI	Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
IF	Impresa Ferroviaria
INFOMP	Applicativo informatico merci pericolose
LdC	Linea di contatto
LdS	Località di Servizio
MP	Merci Pericolose
PCO	Posto di Comando Operativo
PEI	Piano di Emergenza Interno
PGE	Piano Generale delle Emergenze
PO	Procedura Organizzativa
POLFER	Polizia Ferroviaria
RdS	Responsabile di Scalo
RDS	Registro Disposizioni di Servizio
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RID	Regolamento concernente il trasporto ferroviario internazionale delle merci pericolose
RDTP	Responsabile della Direzione Territoriale Produzione
RSPP	Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione
SMT	Scalo Merci Terminale
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
UM	Ufficio Movimento
UP	Unità Produttiva
UTI	Unità Trasporti Intermodali
VVF	Vigili del Fuoco

CAPITOLO II

CARATTERISTICHE DELLO SCALO MERCI TERMINALE

II.1 DESCRIZIONE DEL SITO E DELLE ATTIVITÀ SVOLTE

II.1.1 Tipologia dello scalo

La Lds di Nola Interporto è individuata, ai sensi del D.M. 20/10/1998, quale **Scalo Merci Terminale Raccordato**.

II.1.2 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 trova sulla linea Cancellò - 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 che terminalizza le merci pericolose, allacciato nell'ambito della stazione di Nola Interporto, è il raccordo **TIN** (Terminal Intermodale Nola), collegato ai binari della stazione mediante la comunicazione n. 15a/15b.

L'ubicazione geografica della stazione con lo scalo è indicata nella planimetria generale inserita nella raccolta degli allegati alla PO (**All. n. 4.1**).

Le vie di accesso carrabile e le zone di pericolo sono indicate nella planimetria inserita nella raccolta degli allegati alla PO (**All. n. 4.1**).

II.1.3 Zone di terminalizzazione delle 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. L'ubicazione di tali binari è desumibile dal Piano Schematico (**allegato n°4.3**). 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:

- Il binario assegnato per gli arrivi/partenze è il **VI binario della stazione di Nola I**, come rappresentato nel Piano Schematico inserita nella raccolta degli allegati alla PO (**All. n. 4.3**)

- Sul VI binario **della stazione di Nola I**, la permanenza dei treni di merci pericolose dovrà essere 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 binario VI **della stazione di Nola I** trovasi lungo la recinzione dello scalo e consente, in caso di necessità, l'intervento dei VV.FF.

II.1.4 Descrizione delle attività svolte

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 di ISC che effettua la manovra in Auto-produzione che opera dalle 9.00 alle 21.00.

L'I.F. che esercisce l'attività di trasporto di merci pericolose è **ISC (Interporto Servizi Cargo)**. Le tipologie delle Merci Pericolose terminalizzate, ammesse al trasporto, sono riportate dall'Allegato tecnico-economico, l'**allegato n° 5.2**.

Oltre all'attività di cui al precedente capoverso, **ISC** assicura i servizi di manovra in autoproduzione, con le modalità stabilite dal RdS/M47, da e per il raccordo TIN.

L'accesso carrabile al I – II e III binario Merci, individuato per la sosta dei trasporti aventi in composizione merci pericolose, avviene attraverso il varco di accesso del Terminal dell'Area Intermodale, il cui orario di apertura è garantito dal lunedì al venerdì, dalle ore 08.00 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.

II.1.5 Approntamento e terminalizzazione delle merci pericolose

Le soste programmate tra l'arrivo e la terminalizzazione dei materiali, nonché tra l'estrazione degli stessi dai binari dell'Area Intermodale e la partenza, sono da considerarsi soste tecniche.

Le soste tecniche possono avvenire sul binario VI della LdS di Nola Interporto, per l'esecuzione delle 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 **M53 Manovre Integrato** di RFI.

I tempi di approntamento o di terminalizzazione delle merci pericolose sono stabiliti dal prospetto M 53 Manovre Integrato dell'impianto 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/M.47, applicata dal DM al servizio dei trasporti contenenti merci pericolose, attribuisce, in ogni caso, particolare attenzione alla tempestività prevista per l'approntamento o la terminalizzazione, al fine di rispettare il programma di manovra. Il D.M. ha in dotazione un apposito registro sul quale sono riportati gli orari di garaggio/sgaraggio dei materiali, confrontati con quelli previsti dal mod. M53 Manovre Integrato, allo scopo di monitorare l'eventuale supero dei tempi previsti.

II.1.6 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. 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.

Nel caso di sosta non programmata sui binari non attrezzati della LdS di Nola Interporto il DM deve provvedere per il ricovero del materiale sui binari del TIN. Nel caso in cui ciò non fosse possibile, il RdS di RFI, o, in sua sostituzione, il CRTM reperibile, avvisato dal DM, concorda con il RdS dell'IF la nuova programmazione dei carri contenenti merci pericolose, al fine di minimizzare i tempi di sosta nello scalo.

II.2 ATTRIBUZIONE DELLA CLASSE DI RISCHIO

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 in **medio**.

Le tipologie delle Merci Pericolose terminalizzate, ammesse al trasporto, sono riportate dall'Allegato n° 5.3.

II.3 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, nelle ore di apertura del Terminal (V capoverso del punto II.1). Le vie di esodo dello scalo coincidono con gli accessi descritti.

Le vie di accesso carrabile e le vie di esodo sono riportate nella planimetria inserita nella raccolta degli allegati alla PO (allegato n° 4.1).

II.4 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 esiste un sistema di diffusione sonora.

Nelle adiacenze del binario III, sul fabbricato del varco di accesso all'area TIN, è installata n° 1 manichetta per la segnalazione della direzione del vento.

L'Ufficio DM è dotato di un impianto di diffusione sonora, attivo su tutto il piazzale .

II.5 PRESIDI DI ESTINZIONE INCENDIO

Il 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, da una Ditta, appositamente incaricata a cura del

Responsabile del TIN. I controlli effettuati risultano dalla data ed dall'esito della verifica, riportate sulle etichette apposte sui mezzi di estinzione d'incendio.

II.6 ILLUMINAZIONE DI EMERGENZA

Lo Scalo è regolarmente illuminato da torri faro. La zona di terminalizzazione delle merci pericolose è attrezzata con illuminazione di emergenza.

II.7 PRESIDI DI PRIMO SOCCORSO

Nello Scalo di Nola Interporto i presidi di Primo Soccorso sono costituite da cassette di Primo Soccorso ubicate presso l'Ufficio del DM, e le sedi dell'IF ISC, conformi al D.M. 388/03.

Il presidio ospedaliero più vicino è l'Ospedale Civile di Nola S. Maria della Pietà, distante circa 7 km dallo Scalo.

II.8 ULTERIORI PRESIDI SPECIFICI DI EMERGENZA

Presso gli uffici della Società TIN sono disponibili gli specifici presidi previsti dall'Allegato 3, punto I.7, del DMA del 20/10/98, atti a garantire l'assorbimento e il contenimento dello spandimento dei liquidi pericolosi. Detti materiali sono riportati dall'**allegato 5.1**.

II.9 SENTIERI SICURI ED INTERVIE

ALL'ALLEGATO N° 4.4 È RIPORTATA LA PLANIMETRIA NELLA QUALE SONO INDIVIDUATI, A NORMA DELL'ART. 8 DELLA L. 191/1974 E DELL'ART. 6 DEL DPR 469/1979, GLI ITINERARI PER CONSENTIRE AL PERSONALE DI SERVIZIO DI SPOSTARSI CON SICUREZZA RISPETTO ALLE CIRCOLAZIONE DEI ROTABILI.

CAPITOLO III

SCENARI INCIDENTALI

III.1 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI SIGNIFICATIVI – AZIONI DI MINIMIZZAZIONE DEL RISCHIO

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.

Di seguito sono riportate, per ciascun scenario incidentale, le misure di prevenzione e protezione:

III.1.1 Emergenza incendio

A) L'INCENDIO E' 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.
- l'Attivatore dell'Emergenza segnalerà i mezzi di estinzione usati, affinché vengano reintegrati.

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

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

- conoscere il codice ONU (parte inferiore della tabella arancione) ed il codice di pericolo (parte superiore della tabella arancione);
- qualora l'Attivatore 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 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 della Sala Circolazione 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 gli estranei 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;
- 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 toltensione 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, l'Attivatore redigerà rapporto dell'accaduto e si provvederà al reintegro dei mezzi di estinzione utilizzati e all'eventuale bonifica ambientale.

III.1.2 Emergenza ambientale: spandimenti, nubi tossiche, fuga di gas

Qualora, a seguito di uno svio, di un urto di manovra, o, in condizioni normali, si rilevino:

- 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

occorre avvisare l'Attivatore dell'Emergenza indicandone l'entità, i numeri ONU e codice di pericolo ed, eventualmente, il tipo di etichetta presente. Occorrerà cautelarsi restando a distanza, sopravvento ed evitando contatti con i materiali fuoriusciti, se non in possesso di adeguati DPI.

L'Attivatore dell'Emergenza deve attivare la seguente procedura:

- 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 l'Attivatore 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 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 sopravvento;
- 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 toltensione 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, l'Attivatore/Gestore redigerà rapporto dell'accaduto, si provvederà al reintegro dei mezzi di estinzione utilizzati e alla eventuale bonifica ambientale.

III.1.3 Crash ferroviario

In caso di emergenza determinata da crash ferroviario (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), i provvedimenti relativi sono previsti nel "Manuale Operativo per la Gestione delle Anormalità Rilevanti od Incidenti di Esercizio".

CAPITOLO IV

MODALITA' DI GESTIONE DELL'EMERGENZA

IV.1 LIVELLI DI ALLARME

In relazione alla gravità dell'emergenza, alle caratteristiche dello Scalo e dell'entità dello scenario incidentale, il Piano Generale di Emergenza individua due distinti livelli di allarme:

- **preallarme**
- **allarme**

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 Piano Generale di Emergenza, il quale provvede ad avvisare gli addetti alla gestione delle emergenze competenti per sezione ed il Responsabile dell'Emergenza Generale (D.M.).

Il Responsabile di Sezione e gli addetti alle emergenze, raggiunti 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 dell'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 generale, 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/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.

IV.2 ORGANIZZAZIONE DELLA GESTIONE DELL'EMERGENZA

Di seguito, sono riportate le figure coinvolte nella gestione dell'emergenza:

- **segnalatore dell'emergenza:** 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 ferrocisterne 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, 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 dell'emergenza:** il responsabile dell'attivazione, per lo Scalo Merci di Nola Interporto-Marcianise è individuato nel **D.M.**. All'Attivatore dell'Emergenza devono confluire tutte le notizie utili affinché esse possano essere trasferite agli organi esterni 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 D.M. 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 predispose 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;
 - dispone l'eventuale evacuazione dello Scalo;
 - richiede l'intervento dei VVFF, Soccorso Sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati;
 - all'arrivo dei VVFF, lascia loro il coordinamento delle attività per riprenderlo al termine dell'intervento;
 - dispone per la cessazione dell'emergenza.
- **Gestore dell'Emergenza:** 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:
 - richiede l'intervento dei VVFF, Soccorso Sanitario, Polfer ed eventuali altri enti interessati, se non già richiesto dal D.M.
 - attiva procedure e flussi informativi previsti dalla CO 309/2013 e dalle disposizioni normative vigenti in materia di MP;
 - Avvisa i referenti delle IF, perché avvisi, a sua 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 contenti le MP ed incaricato ad intervenire per allertare, soccorrere ed attuare ogni azione possibile e necessaria a protezione delle persone e dei beni.

La strutturazione delle squadre di primo intervento è riportata dal Piano Generale di Emergenza. In particolare, l'organizzazione in campo prevede quattro Responsabili di sezione, ciascuno per ogni UP, con relativa squadra di primo intervento. Tali 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 primo intervento

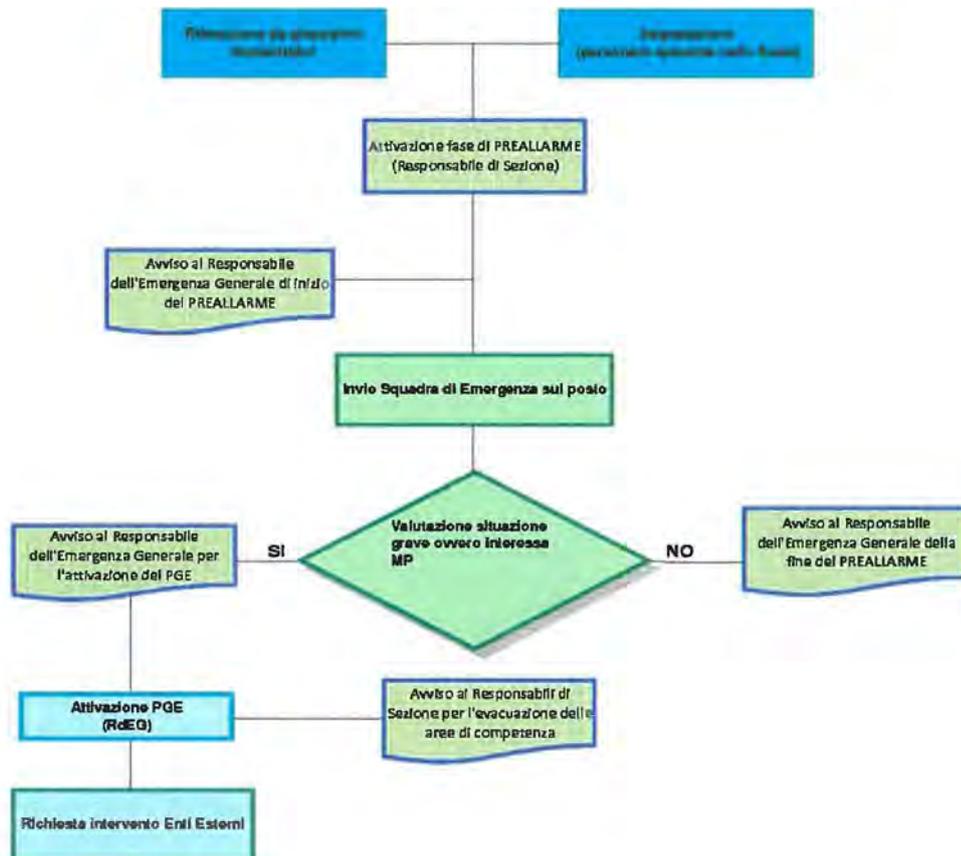
Personale designato da ciascun datore di lavoro all'interno dello Scalo, incaricato dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione dell'emergenza.

Addetto squadra 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, riceve adeguata informazione dalle squadre di primo intervento, nonché deve cessare ogni attività ed allontanarsi dal luogo di lavoro.

Di seguito, si riporta il diagramma di flusso dalla fase di Preallarme e di Allarme, previsto dal Piano di Emergenza Generale:



IV.3 POSTO DI COMANDO OPERATIVO.

Il Posto di Comando Operativo, dal quale sono dirette e coordinate le differenti azioni intraprese è individuato nell'**Ufficio Movimento di Nola Interporto**. Nell'Ufficio opera il D.M. , Attivatore dell'Emergenza.

L'ufficio è dotato di :

- Apposita cartella per l'emergenza, contenente le presenti PO, Piano di Emergenza Interno e Piano di Emergenza Generale, completi di relative planimetrie.
- Postazioni telefoniche e telefax, nonché cellulare GSMR, con le seguenti poste:

Postazione	Telefono	fax	cellulare
DM INTERPORTO	843.309	854.328	313.8096033

- n° 1 postazione PC. per l'utilizzo degli applicativi ASTER M3M40, ASTER VCO e INFOMP, nonché messaggeria di posta elettronica.

IV.4 COMUNICAZIONE

Di seguito si riportano i seguenti schemi di chiamata:

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 anomalità) 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 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) trattasi 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 da _____ verso _____;

L'accesso all'area dell'emergenza è dal passo carraio di via _____;

CASO DI RILASCIO, SPANDIMENTO DI SOSTANZA PERICOLOSA

*Sono (nome cognome e qualifica) RFI, chiedo il vostro intervento per **rilascio o spandimento di sostanza pericolosa da ferrocisterna causato da : (perdita da flangia, bocchettone, foro ecc.), nell'ambito della stazione di** _____;*

Il materiale interessato è _____; (ed eventualmente) trattasi di sostanza pericolosa il cui numero ONU è _____, e il suo numero di pericolo è _____;

La portata del rilascio è lieve / consistente;

La direzione del vento è da _____ verso _____;

L'accesso all'area dell'emergenza è dal passo carraio di via _____;

SCHEMA DI CHIAMATA DEL PRONTO SOCCORSO

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 _____;

CAPITOLO V

STRUMENTI ED ATTIVITA' DI SUPPORTO ALLE PROCEDURE ORGANIZZATIVE

V.1 SOFTWARE INFOMP

Sulla postazione ASTER M3M40 è installata la versione corrente del programma **INFOMP**, che fornisce le informazioni relative alle caratteristiche delle merci pericolose, nonché ai rischi derivanti da anomalie durante il trasporto e alle procedure di emergenza da adottare in caso di incidenti, mediante la consultazione di schede di semplice accesso e lettura. In ogni evenienza incidentale, riguardante rotabili contenenti merci pericolose, il DM deve far riferimento alla predetta postazione, per la consultazione delle schede. In caso di impossibilità di accedere al programma chiedere la scheda di rischio al COORD. MOV.

V.2 EDIZIONE VIGENTE DEL RID

L'ufficio di Nola Interporto è dotato di apposito presidio normativo (raccolta delle pubblicazioni di servizio). E' compresa tra i testi normativi anche l'edizione corrente del **RID**.

V.3 FORMAZIONE, INFORMAZIONE E ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE

Il personale addetto alla gestione delle emergenze è informato, formato ed addestrato allo svolgimento del ruolo ricoperto nel Piano di Emergenza. Le esigenze formative sono pianificate ogni anno nel Piano della Formazione.

V.4 ESERCITAZIONE PERIODICA DI EMERGENZA

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 1 0 della Procedura RFI DSR SIGS P13.

V.5 REVISIONE

Le revisioni apportate alla presente PO consistenti in:

- 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 dalle esercitazioni di simulazioni delle emergenze;

sono annotate nella tabella di prima pagina.

V.6 DISTRIBUZIONE

In quanto allegato del PEI, le presenti PO sono distribuite con le modalità previste dall'allegato 05 della Procedura RFI DSR SIGS P13.