

# COMUNE DI CAMPIGLIA MARITTIMA

Provincia di Livorno



# PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE



**Sindaco**  
Rossana Soffritti

**Dirigente**  
Arch. Alessandro Grassi  
**Responsabile**  
Arch. Annalisa Giorgetti

**Elaborazione**  
**Cartografica**  
Geom. Valerio Buonaccorsi

Maggio 2016

Piano di emergenza  
stazione ferroviaria  
Campiglia M.ma R.F.I.

**S4.10**



# PIANO GENERALE DI EMERGENZA

## STAZIONE DI CAMPIGLIA MARITTIMA

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Verificato (RTS)	Autorizzato (RDTP)
0	05/11/2010	Emissione per applicazione	D.Degli Innocenti	A.Pace	L. Del Gigia	C. Di Venuta
1	31/12/2015	Nuova emissione a schema P13	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	---	E. Murgia

## **INDICE**

### **CAPITOLO I - GENERALITÀ**

- I.1 - Premessa
- I.2 - Scopo e campo di applicazione
- I.3 - Documentazione di riferimento
- I.4 - Documentazione correlata
- I.5 - Definizioni
- I.6 - Abbreviazioni

### **CAPITOLO II – CARATTERISTICHE DEL SITO**

- II.1 - Descrizione del sito e delle attività svolte
- II.2 - Classificazione del livello di rischio incendio
- II.3 - Ingressi e vie di esodo
- II.4 - Sistemi di rilevazione e rivelazione
- II.5 - Presidi di estinzione incendio
- II.6 - Illuminazione di emergenza
- II.7 - Presidi di primo soccorso
- II.8 - Ulteriori attrezzature e presidi da utilizzarsi in caso di emergenza
- II.9 - Sentieri sicuri ed intervie

### **CAPITOLO III - SCENARI INCIDENTALI**

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

### **CAPITOLO IV – MODALITÀ DI GESTIONE DELL'EMERGENZA**

- IV.1 - Livelli di allarme
- IV.2 - Organizzazione nella gestione dell'emergenza
- IV.3 - Posto di Comando Operativo
- IV.4 - Comunicazione

### **CAPITOLO V – PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA**


- V.1 - Per principio di incendio
- V.2 - Anormalità rilevanti – Inconvenienti d'esercizio
- V.3 - Derivanti dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a:
- V.4 - Emergenza sanitaria in genere

### **CAPITOLO VI - ATTIVITÀ DI SUPPORTO AL PIANO DI EMERGENZA**

- VI.1 - Formazione, informazione e addestramento del personale
- VI.2 - Esercitazione periodica di emergenza
- VI.3 - Revisione
- VI.4 - Distribuzione
- VI.5 - Contratti di appalto e contratti d'opera

### **ALLEGATI DEL PIANO GENERALE DI EMERGENZA**

- ALLEGATO 1 - Norme di comportamento*
- ALLEGATO 2 - Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza e riferimenti utili*
- ALLEGATO 3 - Esercitazioni periodiche di emergenza*
- ALLEGATO 4 – Planimetrie e documentazione tecnica*
- ALLEGATO 5 – Raccolta dei piani di emergenza interni*
- ALLEGATO 6 – Lista di distribuzione del PGE*

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE-FIRENZE</b> <b>PGE Stazione di Campiglia M.ma</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P13 1 0</b>	FOGLIO 3 di 27

## **Capitolo I – Generalità**

### **I.1 Premessa**

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario di RFI prevede una applicazione del modello stabilito dalla norma ISO 9001, nel quale si integrano quelli stabiliti dalle norme BS OHSAS 18001 ed ISO 14001, a vari livelli in coerenza con la filiera di responsabilità stabilite e la conseguente articolazione delle strutture organizzative aziendali:

Direzioni Centrali, Direzioni Territoriali Produzione, Diretrici ed Unità Territoriali.

Il Sistema è unico ed integrato e consente, in un'ottica di controllo dell'efficacia, al livello superiore di contenere ed aggregare tutto quanto presente ai livelli inferiori.

### **I.2 Scopo e campo di applicazione**

Il presente P.G.E. si applica per le anomalie rilevanti, gli incidenti di esercizio, gli incendi, le emergenze connesse alla movimentazione e/o trasporto di merci pericolose, le emergenze sanitarie, le emergenze ambientali e gli eventi collegati alla pubblica sicurezza che avvengono nelle Stazioni.

La finalità del Piano generale di Emergenza è l'attivazione tempestiva di una serie di azioni e comportamenti con lo scopo di:

1. mettere in sicurezza le persone presenti nella zona interessata dall'emergenza, ovvero provvedere all'evacuazione dell'intero impianto;
2. prevenire o limitare i danni alle infrastrutture interne ed esterne all'area ferroviaria, all'ambiente e alle cose;
3. prestare con celerità i primi soccorsi ad eventuali persone rimaste ferite;
4. intervenire con celerità e competenza per allertare i servizi di pronto intervento: Vigile del Fuoco, Soccorso Sanitario, Carabinieri, Polizia;
5. mettere in sicurezza e ripristinare le attività inerenti la circolazione dei treni.

La stazione di Campiglia Marittima è ubicata sulla linea ferroviaria Roma – Genova ed è adibita al servizio viaggiatori.

Inoltre essa costituisce stazione di diramazione per le seguenti località: Fiorentina di Piombino, Scalo Portovecchio, Piombino e Piombino Marittima.

### **I.3 Documentazione di riferimento**

Il presente documento si riferisce ai documenti legislativi vigenti, ai documenti cogenti relativi al sistema ferroviario applicabili e alla seguente documentazione:

- Norme della serie ISO 9000
- Norma BS OHSAS 18001
- Norme della serie ISO 14000
- Manuali del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario.
- Procedure del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario
- Manuale utente SW Cruisenet

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

Riferimenti legislativi:

- Direttiva ANSF n. 1 /dir/2010 - “Adempimenti del Gestore dell’Infrastruttura RFI concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell’autorizzazione di sicurezza”.
- Ferrovie dello Stato – Protezione Civile Nazionale: accordo per la gestione delle emergenze - Protocollo d’intesa firmato da Mauro Moretti e Guido Bertolaso. Azione congiunta in caso di allerta meteo, incendi, criticità ferroviarie ed emergenze sanitarie – del 21 febbraio 2010
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009.
- D. Lgs. n. 35 del 27 gennaio 2010 “Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose”.
- D. Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008 “Attuazione dell’articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro” e s.m.i.
- Direttiva del Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 2 maggio 2006 – Direttiva relativa alle indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze dovute a incidenti ferroviari con convogli passeggeri – esplosioni con coinvolgimento di persone – incidenti stradali che coinvolgono un gran numero di persone, incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone, incidenti aerei, incidenti con presenza di sostanze pericolose (Repertorio n. 1636 del 2 maggio 2006).
- D.M.n. 64 del 10 marzo 1998 “Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro e s.m.i.
- D.M. Ambiente 20 ottobre 1998 “Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del Decreto Ministeriale 5 novembre 1997”.
- D.P.R. n. 469 del 1 giugno 1979, “Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall’Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato”.
- L. 191 del 26 aprile 1974 “Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall’Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato”.
- Protocolli per la gestione dell'emergenza in linea in caso di soccorso sanitario (stipulati tra RFI, Regioni e 118)

Riferimenti normativi emanati da RFI:

- RFI DTC INC LG IFS 009 “Linee guida per la redazione del piano di emergenza interno” del 29 marzo 2011
- RFI DPR LG IFS 12 “Linea guida per la sicurezza e la prevenzione incendi negli scali merci ferroviari” del 27 dicembre 2010
- Disp. n. 3 del 21 aprile 2010 – “Scali terminali ricadenti nell’applicazione del Decreto del Ministero dell’Ambiente del 20/10/1998 e scali di smistamento delle merci pericolose”.
- Linea Guida RFI del 20 gennaio 2010 “Prevenzione incendi e antincendio: installazione, manutenzione, verifica e uso dei mezzi fissi e mobili per l’estinzione degli incendi”.
- C.O. n. 217/AD del 20 ottobre 2009 “Organizzazione della Sicurezza del Lavoro e Ambientale in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.”
- Disp. n. 9 del 2 marzo 2005 “Disposizioni integrative per il trasporto di merci pericolose sulla RFI connesse al rilascio del certificato di sicurezza”
- Disp. n. 18 del 26 luglio 2001 – Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sull’infrastruttura Ferroviaria, devono svolgere in caso di anomalie rilevanti o incidenti di esercizio.
- Disp. n. 13 del 26 giugno 2001 e s.m.i. - Requisiti per l'adozione di un sistema di gestione della sicurezza.
- C.Op. 309/RFI del 2013 – Gestione delle anomalie rilevanti od incidenti di esercizio.
- C.O. 98/AD del 2 luglio 1999 – “Disposizioni attuative del Decreto Ministeriale 20 ottobre 1998 sulla sicurezza negli scali merci terminali di ferrovia Circolare dell’ex ASA Logistica Integrata prot. LI/011/D1054 del 15/1/1998”
- Ordine di Servizio n. 102 del 31 dicembre 1988 - Norme per l'installazione, la manutenzione, la verifica e l'uso dei mezzi fissi e mobili per estinzione incendi.
- Prospetto Informativo Rete (PIR) (D.Lgs 188/2003) (edizione vigente).
- Prefazione Generale all’Orario di Servizio - PGOS art. 132 - attuazione del RID (edizione vigente).

#### I.4 Documentazione correlata

Il presente Piano Generale di Emergenza si correla con :

- Manuale del Sistema Integrato Gestione della Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario della D.T.P. di Firenze nell'edizione corrente.

#### I.5 Definizioni

<b>Emergenza</b>	E' una situazione di pericolo che può compromettere la sicurezza dei lavoratori.
<b>Emergenza limitata</b> <b>(1^ livello)</b>	E' una situazione di pericolo a carattere limitato che non comporta estensione del rischio. Può essere dovuta a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• eventi localizzati (incendio di un cestino dei rifiuti, incendio fotocopiatrice o personal computer, ecc.) immediatamente risolvibili al loro manifestarsi mediante l'intervento del personale presente sul posto e con i mezzi a disposizione;</li> <li>• infortunio o malore di una persona che richiede un pronto intervento di tipo specificatamente sanitario.</li> </ul>
<b>Emergenza estesa</b> <b>(2^ livello)</b>	E' una situazione di pericolo che già al suo verificarsi interessa tutto l'ambiente di lavoro e probabilmente anche le aree limitrofe.  Se i fatti che hanno provocato la situazione di emergenza mettono a repentaglio l'incolumità delle persone presenti deve essere dato l'ordine di evacuazione.  Una emergenza limitata, se non gestita con la dovuta tempestività, può dare luogo ad una emergenza estesa.
<b>Evacuazione</b>	Azione pianificata di spostamento delle persone dal luogo di lavoro ad un luogo sicuro.
<b>Luogo sicuro</b>	Luogo dove le persone possono ritenersi al sicuro dagli effetti di un incendio.
<b>Via di esodo</b>	(da utilizzare in caso di emergenza): percorso privo di ostacoli indicato per il deflusso degli occupanti di un edificio o di un locale per raggiungere un luogo sicuro (D.M. 10 marzo 1998, Allegati).

**I.6 Abbreviazioni**

DdL	Datore di Lavoro
AP	Azione Preventiva
AC	Azione Correttiva
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
AD	Amministratore Delegato
CO	Comunicazione Organizzativa
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DD. AV/TN	Direttrice Asse Verticale / Tirrenica Nord
GEPO	Gestione Esercizio e Programmazione Operativa
D.Lgs.	Decreto Legislativo
DM	Dirigente Movimento
DMO	Dirigente Movimento Operativo
DPI	Dispositivi di Protezione Individuale
EPL	Elementi propri della lavorazione
OdSO	Ordine di Servizio Organizzativo
OI	Ordine Interno
PO	Personale e Organizzazione
RGC	Reparto Gestione Circolazione
RLS	Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza
RTM	Reparto Territoriale Movimento
SO	Struttura Organizzativa
UST	Unità Sanitaria Territoriale
EI	Emergenza Incendi
ES	Emergenza Sanitaria
LdC	Linea di Contatto
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Unione Internazionale delle Ferrovie)
VVF	Vigili del Fuoco

## Capitolo II – Caratteristiche del sito

### II.1 Descrizione del sito e delle attività svolte

L'area oggetto del presente Piano Generale delle Emergenze ricade nella giurisdizione dell'Unità Produttiva di Livorno; essa è più chiaramente descritta nell'apposita "planimetria della stazione" (allegato 4 del presente PGE).

La Stazione di Campiglia M.ma è una località che svolge servizio viaggiatori; per tale servizio sono utilizzati il I° ed il II° marciapiede che, a loro volta, servono gli appositi tre binari di circolazione tra cui i binari "pari" e "dispari" della linea tirrenica.

In apposito locale del F.V. è attiva una sala d'aspetto ed in un vano attiguo è ubicata la biglietteria.

La stazione suddetta si trova sulla Linea Tirrenica Genova – Roma, linea a doppio binario elettrificata con corrente continua a 3.000 volt; inoltre è stazione di diramazione per la linea a semplice binario elettrificata a 3.000 volt Campiglia M.ma – Piombino M.ma.

I binari di partenza/ricevimento treni sono serviti dai suddetti due marciapiedi collegati da un sottopassaggio.

All'interno del piazzale della stazione, in apposito fabbricato, è allocata anche la sede di un impianto di RFI: il Tronco Lavori. In un secondo fabbricato, posizionato in prossimità della punta scambi lato Livorno, sono presenti dei posti di guardia della Zona IS, della Zona TE e del Tronco Lavori con relativi spogliatoi e servizi igienici con docce.

Il F.V., costituito da due piani fuori terra, si affaccia su un ampio piazzale prospiciente Via della Stazione, nella stesso piazzale è stato individuato il "punto di raccolta" dove, in caso di evacuazione, dovrà convergere tutto il personale presente in stazione (vedasi planimetria allegato 4).

La stazione non è presenziata da Dirigente di Movimento; essa è telecomandata dal DCO di Pisa C.le.

L'affluenza media negli spazi aperti al pubblico del servizio viaggiatori di Campiglia M.ma è:

.Dalle ore	Alle ore	Affollamento max contemporaneo (n. persone)
07,00	09,30	350
09,30	14,00	200
14,00	17,00	200
17,00	20,00	200
20,00	07,00	150

Le attività presenti nell'ambito del presente Piano Generale di Emergenza sono:

AMBIENTI DI LAVORO FS PREZENZIATI	N. DIPENDENTI PRESENTI MEDIAMENTE PER OGNI TURNO DI SERVIZIO
<b>Direzione Territoriale Produzione - Firenze</b>	
Posto di Guardia T.E.	3
Posto di Guardia I.S.	4
Tronco Lavori LV32 Campiglia - Sede	4
Tronco Lavori LV32 Campiglia - Spogliatoi	10
Tronco Lavori LV32 Campiglia – Officina - Magazzino	-
Ufficio Dirigenti Movimento	-
<b>Trenitalia SpA – DTR Direzione Regionale Toscana</b>	
Biglietteria	1 (turno mattina / pomeriggio)
Sala attesa personale di scorta treni	Variabile tra 1-5
Sala attesa personale di condotta treni	Variabile tra 1-5
<b>Trenitalia SpA – DGOL Direzione Produzione – Area Livorno</b>	
Gestione Merci	2

ATTIVITA' COMMERCIALI / ALTRO	N. DIPENDENTI PRESENTI MEDIAMENTE PER OGNI TURNO DI SERVIZIO
Posto Polizia Ferroviaria (n. 2 ambienti)	3
L'operosa Scrl (Capogruppo Mandataria)	2
Dopolavoro Ferroviario	---
Edicola	1
Bar Tabacchi	2

## II.2 Classificazione del livello di rischio incendio

I criteri adottati per la valutazione sono quelli previsti dal D.M. 10/3/98, ovvero:

- livello di rischio elevato
- livello di rischio medio
- livello di rischio basso

La valutazione dei rischi incendio, in conformità ai criteri indicati all'allegato I punto 1.4 del D.M. 10/3/98, si articola nelle seguenti fasi:

- identificazione dei pericoli d'incendio;
- identificazione delle persone esposte al rischio incendio;
- eliminazione o riduzione dei pericoli;
- valutazione del rischio residuo d'incendio;
- verifica dell'adeguatezza delle misure di sicurezza esistenti.

Premesso che non sono presenti, secondo i criteri del D.M. 10/03/98, negli ambienti oggetto di valutazione, attività inquadrabili nei livelli di rischio ELEVATO, l'appartenenza dei luoghi di lavoro alle rimanenti categorie di rischio Medio e Basso, viene valutata come segue:

- Attività a rischio incendio MEDIO: i luoghi di lavoro compresi nell'allegato I al D.P.R. 151/2011
- Attività a rischio incendio BASSO: i luoghi di lavoro non compresi nell'allegato I al D.P.R. 151/2011 e dove, in generale, sono presenti sostanze scarsamente infiammabili, dove le condizioni di esercizio offrono scarsa possibilità di sviluppo di focolai e dove non sussistono probabilità di propagazione delle fiamme.

Caso a se sono gli impianti ove si trovano a coesistere più attività, alcune a livello di rischio incendio basso ed altre a livello di rischio incendio medio, per quest'ultime si può prendere in considerazione l'indipendenza funzionale se si rispettano le seguenti caratteristiche tecniche:

- separazione da altre attività a mezzo di strutture resistenti al fuoco (se non diversamente disposto) pari a 60 minuti primi, senza comunicazioni;
- devono essere dotate (se non diversamente disposto) di accessi indipendenti;
- le distanze di sicurezza esterne, interne e di protezione devono essere conformi alla vigente normativa antincendio.

Per la verifica dell'adeguatezza delle misure di sicurezza esistenti si è ritenuto sufficiente, come procedura oggettiva di valutazione, la conformità dei luoghi di lavoro, sotto riportati, a:

1. Norme cogenti (leggi, regolamenti, decreti)
2. circolari
3. norme di buona tecnica

AMBIENTI DI LAVORO FS PRESEZIATI	VALUTAZIONE RISCHIO BASSO – MEDIO – ALTO
<b>Direzione Territoriale Produzione - Firenze</b>	
Posto di Guardia T.E.	BASSO
Posto di Guardia I.S.	BASSO
Tronco Lavori LV32 Campiglia - Sede	BASSO
Tronco Lavori LV32 Campiglia - Spogliatoi	BASSO
Tronco Lavori LV32 Campiglia – Officina - Magazzino	BASSO
Ufficio Dirigenti Movimento	BASSO
<b>Trenitalia SpA – DTR Direzione Regionale Toscana</b>	
Biglietteria	BASSO
Sala attesa personale di scorta treni	BASSO
Sala attesa personale di condotta treni	BASSO
<b>Trenitalia SpA – DGOL Direzione Produzione – Area Livorno</b>	
Gestione Merci	BASSO

ATTIVITA' COMMERCIALI / ALTRO	VALUTAZIONE RISCHIO BASSO – MEDIO – ALTO
Posto Polizia Ferroviaria (n. 2 ambienti)	BASSO
L'operosa Scrl (Capogruppo Mandataria)	BASSO
Dopolavoro Ferroviario	BASSO
Edicola	BASSO
Bar Tabacchi	BASSO

CENTRI DI PERICOLO	VALUTAZIONE RISCHIO BASSO – MEDIO – ALTO
Posto di Guardia TE, IS e LV (Centrale termica a gasolio 30 Kw)	BASSO
Fabbricato Viaggiatori (Centrale termica a gasolio 70 Kw)	BASSO
Gruppo Elettrogeno (da KVA 100 )	MEDIO

DEPOSITI COMBUSTIBILI	TIPO COMBUSTIBILE	QUANTITÀ	VALUTAZIONE RISCHIO BASSO – MEDIO – ALTO
DTP: Distributore	Gasolio	5.000 lt.	MEDIO
DTP: deposito materiali infiammabili	Benzina in taniche. Olio per motori idraulici e diesel in fusti.	40 lt < 0,5 mc	BASSO

Dalla superiore tabella e dall'esame dei rispettivi PEI, relativi alle strutture comprese nel presente PGE, si evidenzia che all'interno del plesso sono presenti, in strutture perfettamente confinate, delle attività classificate a livello di rischio incendio **MEDIO** di cui all'allegato I al D.P.R. 151/2011:


- Distributore gasolio da lt. 5000: Rischio incendio MEDIO
- Gruppo Elettrogeno da KVA 100: Rischio incendio MEDIO

## **CONCLUSIONI**

Premesso che secondo i criteri del D.M. 10/3/98 non sono presenti situazioni di rischio incendio ALTO, l'appartenenza dei luoghi di lavoro ai livelli di rischio incendio MEDIO e BASSO segue i criteri citati in premessa e comunque per gli stessi luoghi di lavoro eventualmente classificati a livello di rischio incendio **MEDIO**, verrà opportunamente formato il relativo personale secondo quanto indicato dalla normativa vigente.

E' da considerare, altresì, che nel ciclo produttivo non vengono utilizzate sostanze infiammabili, esplosivi e quantità di materiali infiammabili mai eccedenti le quantità indicate dalla normativa vigente.

Nello specifico preso atto che all'interno del plesso non sono presenti attività di cui all'allegato I al D.P.R. 151/2011, ma che i punti della citata premessa sono rispettati, si può classificare il sito a livello di rischio incendio **BASSO**.

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE-FIRENZE</b>  <b>PGE Stazione di Campiglia M.ma</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P13 1 0</b>	FOGLIO 12 di 27

### **II.3 Ingressi e vie di esodo**

Gli accessi alle pertinenze FS dalla viabilità ordinaria sono i seguenti:

Accesso n. 1:	da Strada Comunale delle Caldanelle, carrabile, Larghezza ml. 6.40, con cancello in ferro di tipo a due ante normalmente chiuso con catena e lucchetto, con chiave universale in possesso del personale degli impianti di linea (TE, IS e LV); permette l'accesso al piazzale-scalo.
Accesso n. 2:	da Strada Comunale delle Caldanelle, carrabile, Larghezza ml. 4.50, con cancello in ferro di tipo a due ante normalmente chiuso con catena e lucchetto, con chiave universale in possesso del personale degli impianti di linea (TE, IS e LV); permette l'accesso alla sottostazione elettrica.
Accesso n. 3:	da Via della Stazione, carrabile, Larghezza ml. 4.10, con cancello in ferro di tipo a due ante normalmente chiuso con catena e lucchetto, con chiave universale in possesso del personale degli impianti di linea (TE, IS e LV); permette l'accesso al fascio binari lato Livorno.
Accesso n. 4:	da Via delle Lavorierine, carrabile, Larghezza ml. 3.40, con catena ancorata a paletti, normalmente chiuso con lucchetto con chiave universale in possesso del personale del Tronco Lavori; immette in strada sterrata a fianco della sede ferroviaria fino ad un piazzalone ubicato di fronte, lato opposto ai binari, al Fabbricato Viaggiatori.
Accesso n. 5:	da Via della Stazione, carrabile, Larghezza ml. 4.70, immette in un'area prospiciente i binari e attualmente cantierizzata.
Accesso n. 6:	da Via della Stazione, carrabile, Larghezza ml. 3.00, con cancello in ferro di tipo scorrevole normalmente chiuso con catena e lucchetto, con chiave universale in possesso del personale degli impianti di linea (TE, IS e LV) permette l'accesso al piazzale-scalo ed al fabbricato dove sono allocati i PdG degli impianti di linea.

### **II.4 Sistemi di rilevazione e rivelazione**

La Stazione di Campiglia è dotata di mezzi di diffusione sonora.

### **II.5 Presidi di estinzione incendi**

Vedasi planimetria, allegato n.4 al presente P.G.E.

### **II.6 Illuminazione di emergenza**

Gli spazi a comune che percorrono i viaggiatori nell'entrare e nell'uscire dalla stazione di Campiglia sono dotati di lampade/luci di emergenza.

### **II.7 Presidi di pronto Soccorso**

(p.m.)

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

Dispositivi di Protezione Individuale:

quelli previsti per il personale addetto alla circolazione/manovra (elmetto per la protezione della testa, guanti, giubbotto e pantaloni alta visibilità, scarpe antinforturistiche e occhiali di protezione).


### **II.9 Sentieri sicuri ed intervie**

I sentieri sicuri e le intervie sono riportate nella planimetria di cui all'art.6 del D.P.R. 469/79 allegata, le cui modalità di utilizzo sono riportate nel F.D. Reg n.8/1999.

### Capitolo III – Scenari incidentali

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

Scenario	Causa Possibile	Misura di Prevenzione	Misura di Protezione
<b>A1 - al materiale rotabile</b>	Cortocircuito, sale bloccate, atto vandalico, eventi atmosferici	Rispetto delle norme di legge e dei regolamenti ferroviari (RCT, RS, ecc.), nonché delle norme interne emanate in ragione della L.191/74.	P.G.E., formazione al personale (D.Lgs. 81/08 smi), presidi antincendio (estintori, estintori carrellati, idranti, naspi).
<b>A2 - derivanti dagli impianti:</b> Incendio nei fabbricati; Incendio di materiale depositato sui piazzali Incendio di centrali termiche Incendio di depositi di infiammabili Incendio per caduta fulmini	Cortocircuito, fiamme libere, atto vandalico.	Rispetto delle norme di legge, nonché delle norme interne emanate in ragione della L.191/74. DM 10/03/1998 e DPR 151/2011..	P.G.E., formazione al personale (D.lgs 81/08 smi), presidi antincendio (estintori, estintori carrellati, idranti, naspi).
<b>B – Anormalità rilevanti</b> Inconvenienti d'esercizio	p.m.	Rif. C.Op. 309/RFI del 2013	Rif. C.Op. 309/RFI del 2013
<b>C - Derivanti dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a:</b> incrinatura della ferrocisterna; rottura del serbatoio in caso di collisione, ribaltamento, deragliamento e/o svio di rotabili;	<p style="text-align: center;">N.A.</p> <p style="text-align: center;">La stazione di Campiglia M.ma non è Scalo Merci Terminale. Lo scenario di emergenza derivante dal trasporto di una qualunque merce, fra le quali anche le merci pericolose, è da ricondurre allo scenario B.</p>		
<b>D - emergenza sanitaria</b>	Malessere/malori ai viaggiatori	Rispetto obblighi di legge: DM 388/2003 e DM 19/2011	Rispetto protocollo RFI - 118, se presente, in alternativa chiamata diretta ai numeri di emergenza locale.

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE-FIRENZE</b>  <b>PGE Stazione di Campiglia M.ma</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P13 1 0</b>	FOGLIO 15 di 27

## CAPITOLO IV – MODALITÀ DI GESTIONE DELL'EMERGENZA

### IV.1 Livelli di allarme

<b>Emergenza</b>	Situazione di pericolo imprevista che può compromettere la sicurezza dei lavoratori e obbliga a mettere in atto misure straordinarie di reazione a quanto accade.
<b>Preallarme</b>	Controllare l'attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, si avvia la fase di allarme; compilare, in caso di falso allarme, un apposito rapporto, sulla base anche dell'esito di eventuali sopralluoghi che si ritiene opportuno eseguire o far eseguire.
<b>Emergenza 1° livello</b>	È una situazione di pericolo a carattere limitato che non comporta estensione del rischio. Può essere dovuta a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• eventi localizzati (incendio di un cestino dei rifiuti, incendio fotocopiatrice o P.C. ecc.) immediatamente risolvibili al loro manifestarsi mediante l'intervento del personale presente sul posto e con i mezzi a disposizione;</li> <li>• infortunio o malore di una persona che richiede un pronto intervento di tipo specificatamente sanitario.</li> </ul>
<b>Emergenza 2° livello</b>	È una situazione di pericolo che già al suo verificarsi interessa tutto l'ambiente di lavoro e probabilmente anche le aree limitrofe.  Se i fatti che hanno provocato la situazione di emergenza mettono a repentaglio l'incolumità delle persone presenti deve essere dato l'ordine di evacuazione.  Una emergenza limitata, se non gestita con la dovuta tempestività, può dare luogo ad una emergenza estesa.

### IV.2 Organizzazione e gestione dell'emergenza

Per affrontare l'emergenza e le sue immediate conseguenze è necessario che vengano posti in essere dal personale in servizio nell'impianto comportamenti finalizzati a favorire lo sfollamento del personale e dei terzi presenti, a disattivare le fonti di energia e a richiedere l'intervento dei soccorsi esterni.

A tale scopo si individuano le seguenti figure:

#### **1) Attivatore dell'Emergenza:**

L'attivatore dell'emergenza resta individuato, di norma, nel DCO di Pisa rispettivamente per le Stazioni presenziate e impresenziate.

#### **Azioni e compiti dell'Attivatore dell'Emergenza (stazione impresenziata)**

Il DCO di Pisa, Attivatore dell'Emergenza, deve valutare le segnalazioni di pericolo e dovrà:

- chiedere le generalità di chi telefona;
- chiedere luogo e caratteristiche dell'emergenza e la presenza di eventuali infortunati;

- chiedere eventuale presenza di sostanze pericolose (numero ONU e di pericolo) e/o infiammabili interessate dall'incendio e/o nelle immediate vicinanze anche verificando il possibile coinvolgimento delle merci pericolose anche consultando i sistemi informativi INFOMP la presenza e l'ubicazione delle merci pericolose;
- avvisare dell'emergenza il personale del Gruppo FS, delle Imprese Ferroviarie e Imprese Ferroviarie presenti nell'impianto;
- avvisare le Autorità preposte all'emergenza fornendo ogni utile indicazione sull'emergenza in atto e la eventuale presenza di morti o feriti;
- si informa o verifica il più vicino accesso alle pertinenze FS dalla viabilità ordinaria;
- attivare l'allarme ordinando l'evacuazione mediante ripetuti annunci a mezzo altoparlante:

**ATTENZIONE PREGO – PER MOTIVI DI SICUREZZA**

**SI PREGA ABBANDONARE ORDINATAMENTE LA STAZIONE  
SEGUENDO LE INDICAZIONI DI USCITA.**

- prendere tutte le precauzioni necessarie relativamente alla circolazione treni;
- coordinare la gestione dello sfollamento anche a mezzo altoparlante e mediante l'utilizzo di altro personale FS eventualmente presente in stazione;
- all'arrivo del Reperibile dell'RTM fornisce tutte le informazioni in suo possesso e rimette allo stesso la gestione dell'emergenza compresi i rapporti con i VV.FF. .

Massima attenzione dovrà porsi a quelle che sono le richieste di ausilio partecipate dai soccorritori stessi, seppure riferite a soggetti appartenenti a Strutture diverse da RFI. Dovranno quindi essere adottati tutti i provvedimenti organizzativi e di coordinamento finalizzati a:

- determinare le migliori condizioni d'esercizio per favorire gli interventi dei soccorritori;
- contenere al massimo le soggezioni alla regolarità dell'esercizio durante la fase di emergenza.

**2) Gestore dell'Emergenza :**

Il Gestore dell'emergenza resta individuato di norma, nel Dirigente Centrale Coordinatore Movimento di giurisdizione territoriale. Tale funzione potrà essere trasferita formalmente all'eventuale funzionario di RFI intervenuto sul posto così come previsto dalla C.Op. 309/RFI del 2013:

**DCCM di Pisa** che si avvale, sul posto, del Reperibile dell'RTM di Pisa, se intervenuto.

**Azioni e compiti del Gestore dell'Emergenza**

Coordina le attività di gestione delle Emergenze. Il DCCM di Pisa SCC ha il compito, su attivazione dello stesso DM/DCO, di promuovere l'intervento di eventuali soccorsi e di coordinare tutte le fasi di gestione dell'emergenza con particolare riguardo alla circolazione dei treni.

Attiva, se ritenuto opportuno, le procedure di emergenza previste dalla C.Op. 309/RFI del 2013.

In caso di intervento dei VVF il Gestore dell'Emergenza lascia il coordinamento delle attività al Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS) dei VVF, fornendo attività di supporto.

Al DCCM di Pisa responsabile dell'impianto sono attribuiti gli stessi incarichi dell'Attivatore dell'Emergenza nel periodo di impresenziamento dell'Impianto.

In particolare:

1. Se l'emergenza è limitata (1° livello):  
attiva i reperibili dei settori tecnici interessati e ne coordina le attività.
2. Se l'emergenza è estesa (2° livello):
  - richiede l'intervento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso sanitario, della Polfer e di eventuali altri enti interessati;
  - attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dalla C.Op. 309/RFI del 2013 e dalle disposizioni normative vigenti in materia di merci pericolose (se necessario);
  - all'arrivo dei VVF lascia a loro il coordinamento delle attività;
  - terminato l'intervento dei VVF riprende il coordinamento delle attività, individuando la necessità della permanenza degli altri enti intervenuti;
  - dispone la cessazione dell'emergenza.

### **3) Addetti alla gestione dell'Emergenza**

Tutto il personale del Gruppo FS o delle Imprese Ferroviarie, presente nell'impianto e debitamente formato per le attività finalizzate alla protezione delle persone e dei beni, è preposto ad intervenire per allertare, soccorrere e attuare ogni azione possibile e necessaria a protezione delle persone e dei beni.

Il personale della biglietteria, nelle ore di presenziamento, collabora con l'incaricato della gestione dell'emergenza per agevolare le operazioni di sfollamento.

Gli addetti all'emergenza hanno inoltre i seguenti compiti:

- in caso di allarme di 2° livello interfacciarsi con i VVF e con il pronto soccorso sanitario per la gestione dell'emergenza fornendo tutte le informazioni presenti nel PGE e nelle Procedure Organizzative utili alla risoluzione dell'emergenza in atto;
- disporre su eventuale incarico del *Gestore dell'Emergenza* gli opportuni avvisi ai viaggiatori ed agli altri lavoratori per l'evacuazione dell'impianto;
- comunicare al gestore dell'emergenza la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

### **4) Addetti alla disattivazione e messa in sicurezza delle forniture energetiche:**

- DOTE di Pisa
- Personale POSTO DI GUARDIA TE
- CI di Pisa

Nota: I recapiti telefonici degli "addetti al funzionamento del piano" sono inseriti in allegato 2 del PGE: "Numeri telefonici per le emergenze".

#### **Azioni e compiti degli addetti alla disattivazione delle forniture energetiche**

L'incaricato della gestione dell'emergenza dovrà richiedere di togliere tensione ai binari interessati e qualora non sia in grado di individuare con certezza la zona da disalimentare dovrà richiedere la disalimentazione dell'intera stazione.

Su richiesta dell'Incaricato della gestione dell'Emergenza devono:

***DOTE di Pisa / Operaio TE in turno o reperibile***

- ⇒ disalimentare la linea di contatto dei binari interessati all'emergenza;
- ⇒ provvedere per la messa in sicurezza delle zone TE disalimentate mediante apposizione dei fioretti.

Il personale TE, se intervenuto ad emergenza già in atto, dovrà mettersi immediatamente a disposizione dei soccorsi esterni, anche tramite l'Attivatore e il Gestore dell'Emergenza.

**Sistema per il sezionamento della linea di trazione elettrica**

TIPO DI SEZIONAMENTO:

Zona Elettrica	Binari Alimentati	Sezionatore	Modalità d'apertura
Verde	III, IV (part./arr. Piombino)	34 - 15	DOTE
Verde / Gialla	V, VI, VII	46	Operaio T.E.
Rossa	Asta + raccordo	44 - 14	DOTE
Marrone	II (emistazione lato Livorno)	224-24	DOTE
Marrone / Bianca	II (emistazione lato Grosseto)	4 - 24	DOTE
Marrone / Nera	II (emistazione lato Livorno)	10 - 6 - 44 - 34 - 224	DOTE
Azzurra	I (emistazione lato Grosseto)	3 - 13	DOTE
Azzurra / Bianca	I (emistazione lato Livorno)	9 - 5 - 13	DOTE

**TEMPI MASSIMI PER L'INTERVENTO DI MESSA IN SICUREZZA DA PARTE DELL'AGENTE TE (apposizione fioretto):**

	Dalle ore	Alle ore	Tempi di intervento (minuti)	
			agente presente in stazione	agente non presente in stazione
Dal Lunedì al Venerdì	07,39	16,00	15	80
	16.01	07,38	---	80
Sabato, Domenica e Festivi	00,00	24,00	---	80

**Sistema di sezionamento generale dell'alimentazione luce e F.M.**

A cura dell'operaio IE abilitato mediante intervento dal Quadro ENEL (indicato in planimetria, allegato 4)

	Dalle ore	Alle ore	Tempi di intervento (minuti)	
			agente presente in stazione	agente non presente in stazione
Dal Lunedì al Venerdì	07,39	16,00	20	80
	16.01	07,38	---	80

Sabato, Festivi	Domenica e	00,00	24,00	---	80
--------------------	------------	-------	-------	-----	----

### **COMPITI DI TUTTO IL PERSONALE FERROVIARIO IN CASO DI EMERGENZA**

All'ordine di evacuazione:


- gli addetti alla gestione dell'Emergenza si porteranno negli ambienti aperti al pubblico per convogliare in maniera ordinata le persone presenti verso ***l'area di raccolta e smistamento dei soccorsi*** che è individuata nella spazio antistante la stazione adiacente a Via della Stazione;
- tutto il rimanente personale dovrà seguire le indicazioni dell'Attivatore, del Gestore dell'Emergenza e degli addetti alla gestione dell'Emergenza.

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

- cessare ogni lavoro e attività;
- fermare tutte le apparecchiature che possono provocare inneschi di fiamma;
- attenersi scrupolosamente alle istruzioni ricevute dagli addetti all'emergenza;
- fermare tutti i veicoli, spegnere il motore e allontanarsi, lasciare libere le linee telefoniche;
- allontanarsi dal luogo di lavoro seguendo la segnaletica di sicurezza;
- non intralciare in alcun modo le attività dei soccorritori.

### **RACCOMANDAZIONI PER L'USO DELL'ESTINTORE PORTATILE**

- Operare a giusta distanza per colpire il fuoco con getto efficace: questa distanza può variare a seconda della lunghezza del getto consentita dall'estintore ma soprattutto in base all'entità del calore irradiato dall'incendio - va inoltre tenuto presente che all'aperto è necessario operare ad una distanza ridotta per evitare dispersioni;
- dirigere il getto di estinguente alla base delle fiamme;
- non attraversare le fiamme con il getto di estinguente nell'intento di aggredire il focolaio più grosso, ma agire progressivamente cercando di spegnere le fiamme più vicine per aprirsi così la strada per un'azione in profondità;
- una prima erogazione a ventaglio di estinguente può essere utile con estinguenti a polvere per poter avanzare in profondità e aggredire da vicino il fuoco;
- non sprecare inutilmente sostanza estinguente: adottare pertanto una erogazione intermittente;
- nel caso di incendio all'aperto operare sopra vento rispetto al fuoco in modo che il getto di estinguente venga spinto contro la fiamma anziché deviato o disperso;
- non dirigere mai il getto contro le persone anche se avvolte dalle fiamme. l'azione delle sostanze estinguenti sul corpo umano, specialmente su parti ustionate, potrebbe fra l'altro provocare conseguenze peggiori delle ustioni. In questi casi ricorrere all'acqua oppure di avvolgere la persona in coperte o indumenti al fine di soffocare le fiamme;
- nel caso di intervento contemporaneo con due o più estintori, anche se non necessariamente uguali fra loro, si deve operare da posizioni che formino rispetto al fuoco un angolo massimo di 90°;
- in ogni caso tutte le iniziative e gli interventi prestati in caso di incendio o di emergenza in genere devono essere effettuati senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità;

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE-FIRENZE</b> <b>PGE Stazione di Campiglia M.ma</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P13 1 0</b>	FOGLIO 20 di 27

- l'uso dei naspi e degli idranti è riservato ai VV.F.

#### **DOCUMENTAZIONE DA TENERE A DISPOSIZIONE DEI VIGILI DEL FUOCO**

a) Planimetria generale dell'Impianto (allegato 4) sulla quale sono individuati graficamente:

- Sala Relé
- Ufficio DM
- Gruppo elettrogeno
- Quadro ENEL
- Distributore gasolio
- Centrale termica
- Deposito infiammabili
- Accessi carrabili

b) Diagramma a blocchi delle utenze alimentate dal quadro ENEL con individuazione di quelle permanentemente alimentate (allegato 4 del PGE).


c) Schema TE di stazione con suddivisione in zone della linea di contatto (allegato 4 del PGE).

#### **IV.3 - Posto di Comando Operativo**

Postazione DCCM di Pisa / Sala COT di Pisa (se istituito)

#### **IV.4 - Comunicazioni**

Rif. par. IV.2

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE-FIRENZE</b> <b>PGE Stazione di Campiglia M.ma</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P13 1 0</b>	FOGLIO 21 di 27

## CAPITOLO V – PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELL’EMERGENZA

### **V.1 - Per principio di incendio:**

- 1 - al materiale rotabile
- 2 - derivanti dagli impianti:

Incendio nei fabbricati;  
 Incendio di materiale depositato sui piazzali  
 Incendio di centrali termiche  
 Incendio di depositi di infiammabili  
 Incendio per caduta fulmini

### **V.2 – Anormalità rilevanti – Inconvenienti d’esercizio**

Per la gestione di questo tipo di scenario si deve fare riferimento a quanto già regolamentato sia dalla Disposizione n. 18 del 26/07/2001 (Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anormalità o incidenti di esercizio), sia dalla C.Op. 309/RFI del 2013 (Gestione delle anormalità rilevanti od incidenti di esercizio) e relativa Procedura Operativa Direzionale RFI MOV PD ORG 003 A, applicate nel ex-Compartimento di Firenze con “*manuale operativo per la gestione delle anormalità rilevanti o incidenti di esercizio*” (Agg. 9/2012).

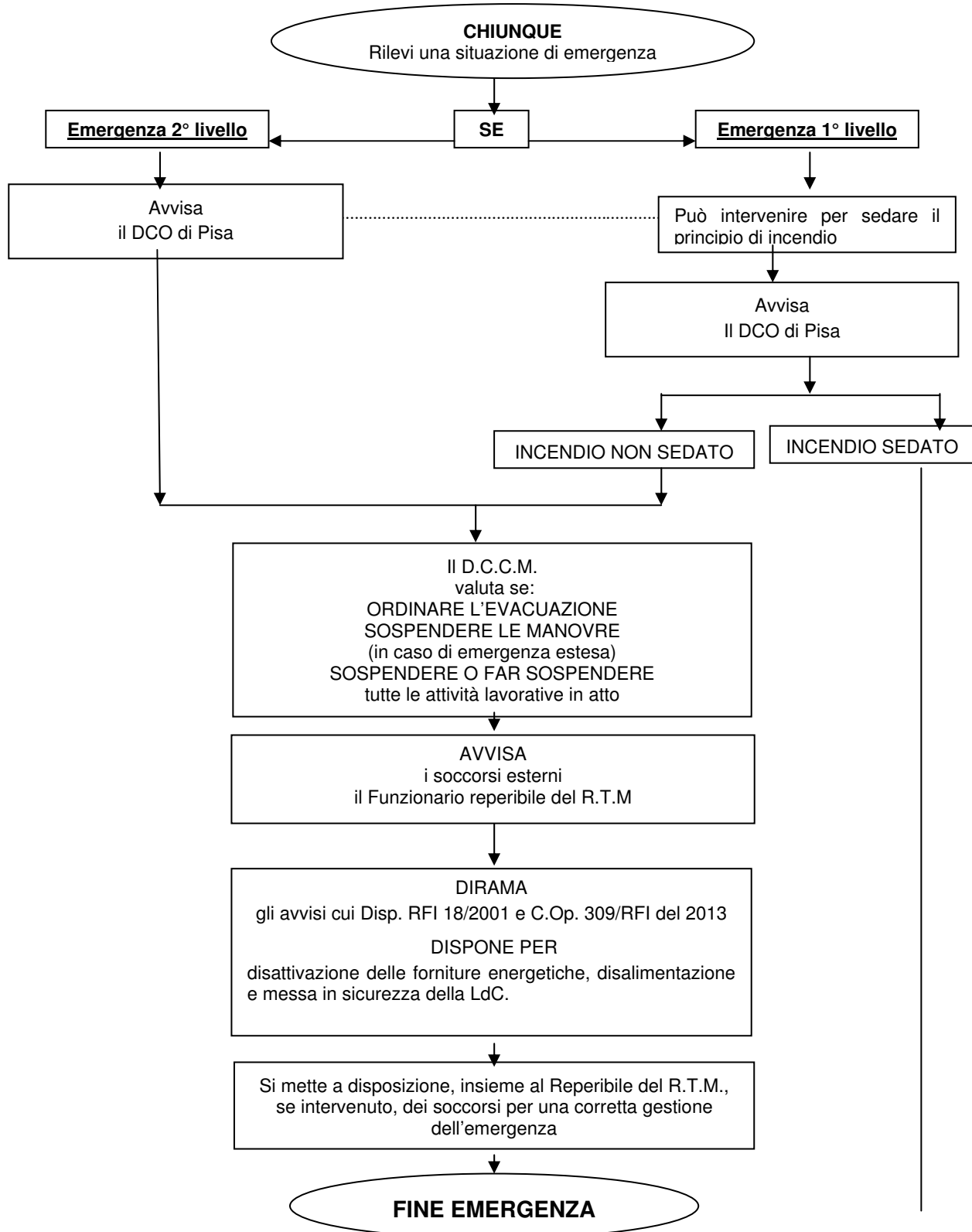
### **V.3 - Derivanti dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a:**

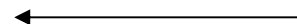
N.A.  
 La stazione di Campiglia non è Scalo Merci Terminale.  
 Lo scenario di emergenza derivante dal trasporto di una qualunque merce, fra le quali anche le merci pericolose, è da ricondurre allo scenario B. (Rif. III.1)

### **V.4 - Emergenza sanitaria in genere**

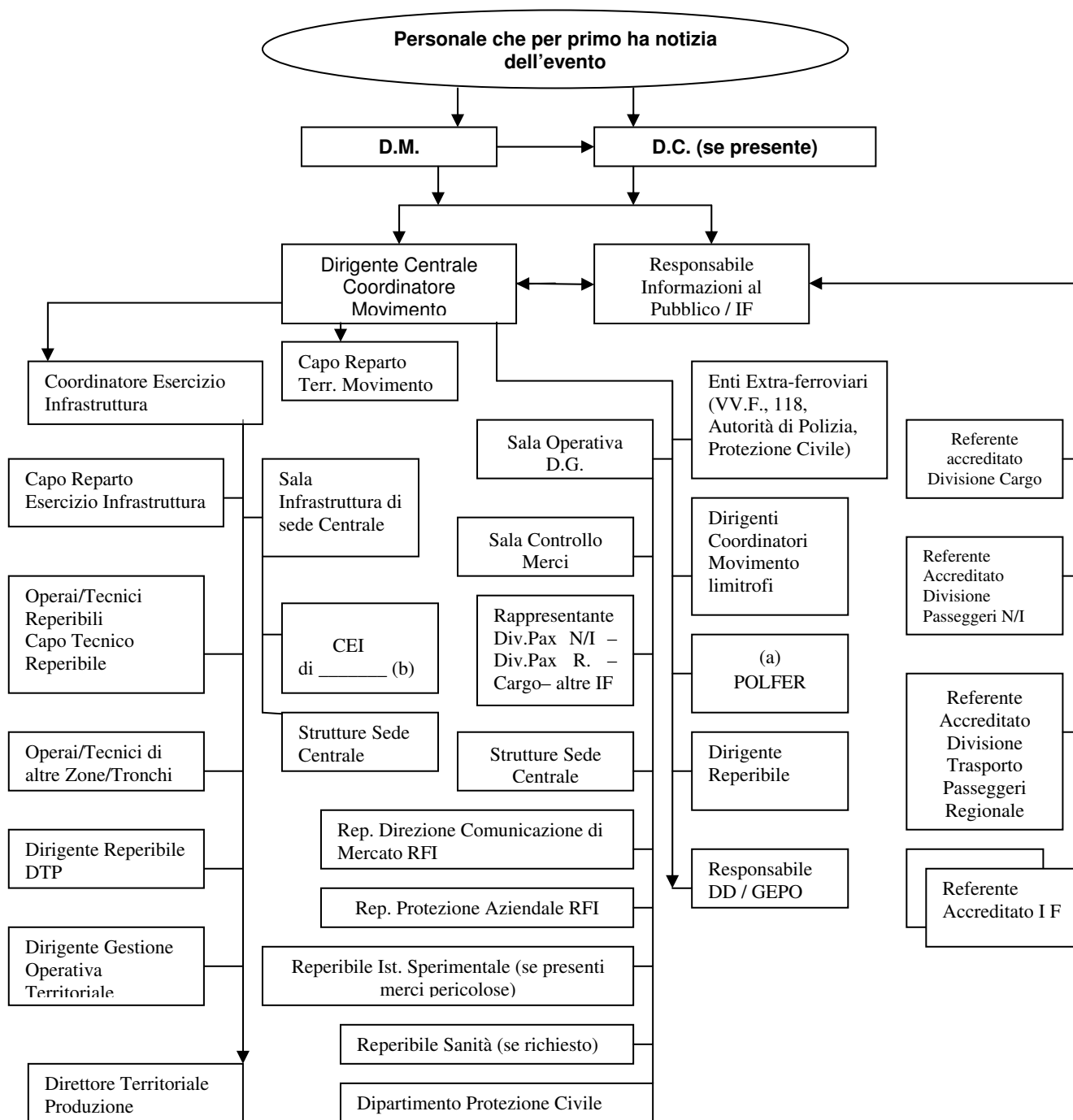
La gestione di questa tipologia di scenari avviene nel rispetto di quanto riportato nel Protocollo RFI – Servizio Regionale 118, se presente, o, in alternativa, nel rispetto delle indicazioni fornite a tutto il personale nei corsi di primo soccorso (chiamata diretta ai numeri di emergenza locale).

**A – Principio di incendio (impianto impresenziato)**





**B – Anormalità rilevanti – Inconvenienti d’esercizio**



(a) Il DCCM si potrà avvalere del DM della stazione sede di posto Polfer  
 (b) Non occorre se notizia ricevuta da DTP

**C - Derivante dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a:**

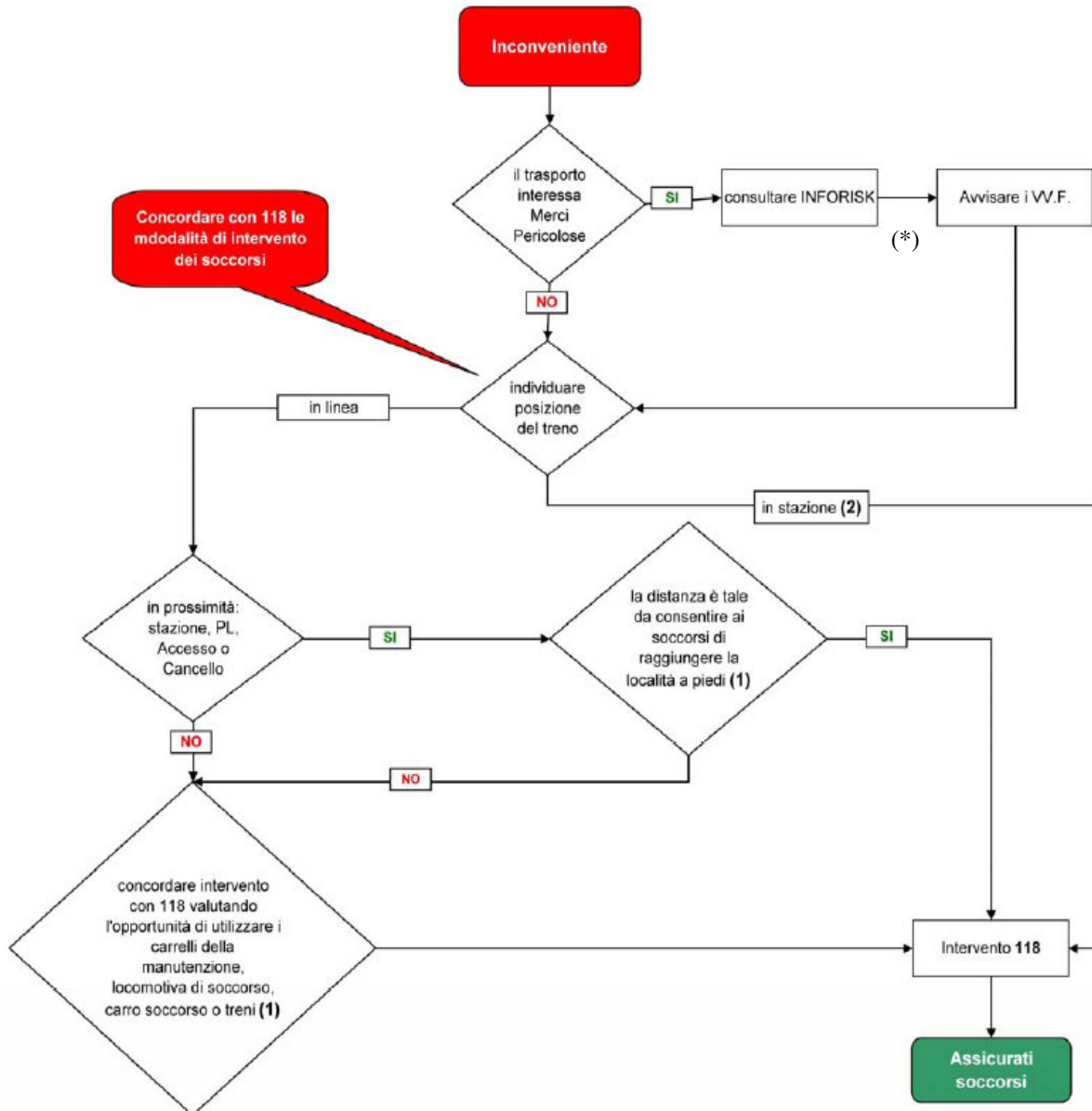
**(p.m.)**

N.A.

La stazione di Campiglia non è Scalo Merci Terminale.

Lo scenario di emergenza derivante dal trasporto di una qualunque merce, fra le quali anche le merci pericolose, è da ricondurre allo scenario B di cui alla tabella del paragrafo III.1.

D – Emergenza sanitaria



(1) L'ACCESSO ALLA SEDE FERROVIARIA (LUNGO LINEA) DEVE ESSERE ESCLUSIVAMENTE AUTORIZZATO E SCORTATO DA PERSONALE FS

(2) NELLE STAZIONI GLI SPOSTAMENTI SENZA SCORTA DI PERSONALE FS PUO' AVVENIRE SOLO NEI MARCIAPIEDI UTILIZZANDO I SOTTOPASSAGGI

(\*) Software aziendale InfoRISK ora sostituito dal software InfoMP

## **CAPITOLO VI – ATTIVITÀ DI SUPPORTO AL PIANO DI EMERGENZA**

### **VI.1 - Formazione, informazione e addestramento del personale**

A tutto il personale ferroviario operante in stazione deve essere erogata, a cura dei rispettivi Datori di Lavoro, adeguata formazione circa il contenuto del presente PGE.

### **VI.2 - Esercitazione periodica di emergenza**

E' opportuno verificare periodicamente e comunque almeno una volta all'anno con simulazioni ed esercitazioni, la preparazione del personale nell'attuare quanto segue:

- percorrere le vie di fuga;
- identificare le porte resistenti al fuoco, ove esistenti;
- identificare la posizione dei dispositivi di allarme;
- identificare l'ubicazione delle attrezzature di spegnimento;
- identificare l'ubicazione dei dispositivi di primo soccorso sanitario.

I risultati delle simulazioni, esercitazioni e prove nonché i suggerimenti degli interessati forniranno informazioni utili in merito alla necessità di modifiche del P.G.E. e delle relative procedure.

Il Registro delle Esercitazioni Periodiche di Emergenza è contenuto nell'allegato 3 del presente PGE.

### **VI.3 - Revisione**

E' opportuno che il PGE venga preventivamente sottoposto ad un'analisi di congruità che accerti l'effettiva capacità di applicazione in tutte le situazioni esaminate.


In particolare occorre valutare e verificare:

- la risposta del PGE in merito all'eliminazione o minimizzazione delle conseguenze;
- la capacità e la tempestività decisionale ed applicativa delle procedure espressa dai soggetti interessati;
- l'adeguatezza delle vie di esodo;
- il grado di conoscenza delle procedure da parte di tutti i lavoratori presenti nell'impianto.

Le verifiche devono essere effettuate con simulazioni ed esercitazioni che devono coinvolgere l'intero impianto e anche la Pubblica Autorità.

I risultati delle simulazioni, esercitazioni e prove (vedi allegato 3 del presente PGE) nonché i suggerimenti degli interessati, forniranno informazioni utili in merito alla necessità di modifiche del PGE e delle relative procedure.

Il PGE sarà pertanto perfezionato in funzione delle simulazioni pratiche, che potrebbero far rilevare imperfezioni operative, ed aggiornato anche nel caso di modifiche organizzative e/o strutturali che possono alterarne la validità.

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE-FIRENZE</b> <b>PGE Stazione di Campiglia M.ma</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P13 1 0</b>	FOGLIO 27 di 27

#### **VI.4 - Distribuzione**

La distribuzione del presente documento sarà effettuata secondo quanto indicato all'[allegato 6](#).

Il presente piano ed eventuali aggiornamenti, comunque, saranno consegnati all'Unità Territoriale di Livorno per la distribuzione ai propri impianti dipendenti ed, eventualmente, ad altre strutture che la stessa Unità riterrà interessate.

#### **VI.5 - Contratti di appalto e contratti d'opera**

E' fatto obbligo a tutti i D.L. insistenti sul territorio gestito dal presente P.G.E. di comunicare al Direttore Territoriale Produzione di Firenze ogni attività affidata a terzi al fine di promuovere il coordinamento.

Resta inteso che dovranno essere trasmessi in copia, per la relativa autorizzazione, i documenti di cui all'art. 26 D.lgs 81/2008 (coordinamento).

# NORME DI COMPORTAMENTO

## ALLEGATO N.1

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Verificato (RTS)	Autorizzato (RDTP)
0	05/11/2010	Emissione per applicazione	D.Degli Innocenti	A.Pace	L. Del Gigia	C. Di Venuta
1	31/12/2015	Nuova emissione a schema P13	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	---	E. Murgia

DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE

*Le presenti norme comportamentali hanno lo scopo di minimizzare i danni alle persone, al patrimonio ed alle cose.  
Tutte le iniziative e gli interventi prestati dal personale in caso di emergenza dovranno essere effettuati senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.*

**NORME DI COMPORTAMENTO**

**CHIUNQUE** ACCERTI IL MANIFESTARSI DI SITUAZIONI DI PERICOLO IN AMBITO FERROVIARIO DERIVANTI DA INCENDIO, CALAMITA' NATURALI, FUORIUSCITA DI UNA QUALSIASI SOSTANZA DA VEICOLI O COMUNQUE SI ACCORGA DI UNA "ALTERAZIONE DEL NORMALE ASSETTO DI VIAGGIO DI UN CARRO CONTENENTE *MERCI PERICOLOSE*", ECC., DEVE SEGNALARE IMMEDIATAMENTE L'ACCADUTO AL DIRIGENTE MOVIMENTO O DIRIGENTE CENTRALE COORDINATORE MOVIMENTO MEDIANTE IDONEO MEZZO DI COMUNICAZIONE .

**DEVE RIFERIRE ESATTAMENTE AL DM/DCCM:**

- ⇒ *l'area interessata dall'emergenza e la situazione meteorologica;*
  - ⇒ *la descrizione dell' incidente se immediatamente rilevabile segnalandola necessità di soccorso a persone;*
  - ⇒ *in caso di incendio, valutare la possibilità di un primo diretto intervento per evitare la propagazione del fuoco;*
  - ⇒ *i codici riportati sul **TABELLONE ARANCIONE** posto sul fianco della ferrocisterna o del carro interessato;*
  - ⇒ *l'entità dell'incendio, dell'anormalità, del rilascio di sostanze, ecc.*
- Tenersi a disposizione del DM/DCCM per eventuali necessità.

**IL DCO/DCCM**

SE L'ANORMALITA' LO RICHIEDE, METTE TUTTO L'IMPIANTO IN STATO DI ALLARME E PROVVEDE A:

- *sospendere la circolazione treni;*
- *dare comunicazione ai :*

**VV.F. ( TEL. 115),  
PUBBLICHE STRUTTURE DI PRONTO SOCCORSO,  
POLFER,**

- *descrivere con precisione lo scenario e la situazione meteorologica, fornire tutte le informazioni utili e disponibili per l'intervento;*
- *diramare, con i mezzi di comunicazione disponibili, opportuni avvisi alle persone;*
- *dare immediato avviso al DM/DCCM per l'estensione degli avvisi;*
- *richiedere la disalimentazione della linea di contatto;*
- *disporre per l'apertura di tutti gli accessi alla stazione.*

**IN OGNI CASO IL PERSONALE FS E' TENUTO A:**

- √ *avvertire coloro che non hanno udito l'avviso di allarme;*
- √ *lasciare libere le linee telefoniche;*
- √ *vietare comportamenti che possano causare incendi (smettere di fumare, ecc.);*
- √ *evitare contatti con sostanze eventualmente fuoriuscite;*
- √ *tenersi a disposizione dei VV.F. e dei responsabili delle strutture esterne di soccorso;*
- √ *non creare impedimenti alle operazioni*
- √ *adotta ogni altra iniziativa dettata dal buon senso.*

Al termine dell'intervento o in caso di falso evento il DCO/DCCM revoca lo stato di allarme.

## STAZIONE DI CAMPIGLIA M.MA

### NORME DI COMPORTAMENTO PER LA CLIENTELA IN CASO D'EMERGENZA

Le presenti norme comportamentali hanno lo scopo di minimizzare i danni alle persone ed alle cose. Tutte le iniziative e gli interventi prestati in caso d'emergenza dovranno essere effettuati senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.

**CHIUNQUE ACCERTI IL MANIFESTARSI DI SITUAZIONI DI PERICOLO IN AMBITO FERROVIARIO DERIVANTI DA INCENDIO O QUALUNQUE ALTRA ANORMALITA', E' PREGATO SEGNALARE IMMEDIATAMENTE L'ACCADUTO AL PERSONALE FERROVIARIO O AI SEGUENTI NUMERI TELEFONICI:**

**050/23120**

#### RIFERENDO POSSIBILMENTE CIRCA:

- l'area interessata dall'emergenza;
- la descrizione dell'evento e l'eventuale necessità di soccorso a persone;
- l'entità dell'incendio o dell'anormalità.



**118**

SERVIZIO MEDICO D'URGENZA



**115**

VIGILI DEL FUOCO

#### IN CASO D'ALLARME:

- *Abbandonare rapidamente la zona di pericolo seguendo i cartelli indicatori in conformità alle istruzioni impartite dal personale addetto all'emergenza;*
- *Portarsi con ordine all'interno delle zone protette o lasciare la zona di pericolo attraverso le uscite indicate con l'apposita segnaletica;*
- *Avvertire coloro che dai comportamenti denotano di non aver udito l'avviso di allarme;*
- *Chiunque non sia in grado di muoversi autonomamente attenda con calma l'arrivo dei soccorritori;*
- *Non creare impedimenti alle operazioni di soccorso.*

## ELENCO DEL PERSONALE COINVOLTO NELLA GESTIONE DELL'EMERGENZA E RIFERIMENTI UTILI

### ALLEGATO N.2

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Verificato (RTS)	Autorizzato (RDTP)
0	05/11/2010	Emissione per applicazione	D.Degli Innocenti	A.Pace	L. Del Gigia	C. Di Venuta
1	31/12/2015	Nuova emissione a schema P13	G.d.L.	J. Grossi F. Retito	---	E. Murgia

**NUMERI TELEFONICI PER LE EMERGENZE**

VIGILI DEL FUOCO		115
POLIZIA		113
CARABINIERI		112
POLIZIA MUNICIPALE		0565/839333
PROTEZIONE CIVILE		0565/839249 (h.24) 335 217683
ENEL Segnalazione guasti		800-803500
GAS Segnalazione guasti		800-900202
ACQUEDOTTO Segnalazione guasti		800-139139
FORESTALE		1515
EMERGENZA SANITARIA		118
OSPEDALE		0565/67111
MISERICORDIA		0565/838377
GUARDIA MEDICA (notturna e festiva)		800/064422
DOTTE DI PISA	Telecom FS	050/43344 821/2522 - 2422
CI SCC PISA	Telecom FS	050/917308 821/2308
DCCM PISA	Telecom FS	050/23120 821/2518 - 2306
CRTM GROSSETO	Telecom FS	0564/415807 857/391
POSTO DI GUARDIA TE		Telefono reperibili

# ESERCITAZIONI PERIODICHE DI EMERGENZA

## ALLEGATO N.3

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Verificato (RTS)	Autorizzato (RDTP)
0	05/11/2010	Emissione per applicazione	D.Degli Innocenti	A.Pace	L. Del Gigia	C. Di Venuta
1	31/12/2015	Nuova emissione a schema P13	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	---	E. Murgia



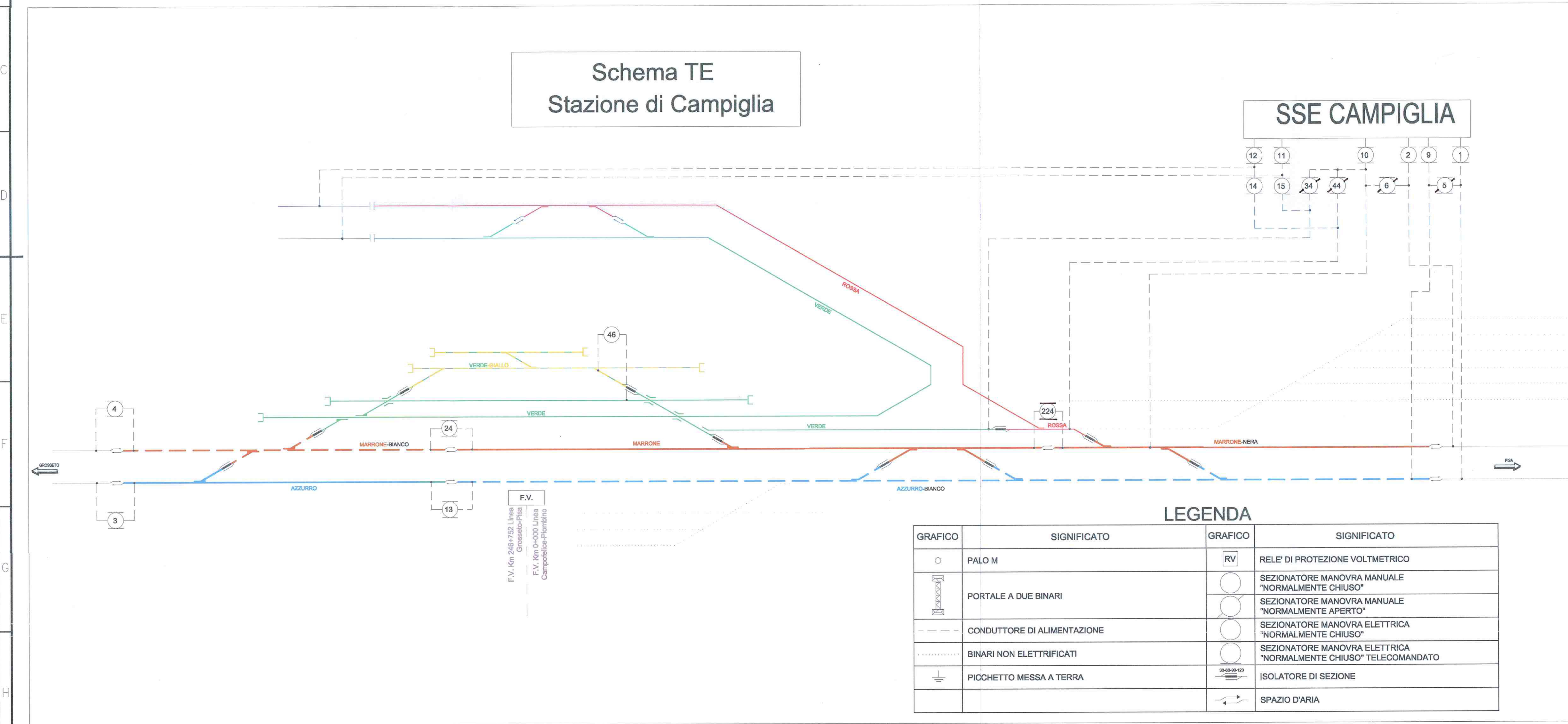
# PLANIMETRIE E DOCUMENTAZIONE TECNICA

## ALLEGATO N.4

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Verificato (RTS)	Autorizzato (RDTP)
0	05/11/2010	Emissione per applicazione	D.Degli Innocenti	A.Pace	L. Del Gigia	C. Di Venuta
1	31/12/2015	Nuova emissione a schema P13	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	---	E. Murgia



ALL RIGHTS RESERVED  
 NO PART OF THIS DOCUMENT  
 MAY BE REPRODUCED IN ANY FORM



**LEGENDA**

GRAFICO	SIGNIFICATO	GRAFICO	SIGNIFICATO
○	PALO M	RV	RELE' DI PROTEZIONE VOLTMETRICO
I	PORTALE A DUE BINARI	○	SEZIONATORE MANOVRA MANUALE "NORMALMENTE CHIUSO"
---	CONDUTTORE DI ALIMENTAZIONE	○	SEZIONATORE MANOVRA MANUALE "NORMALMENTE APERTO"
.....	BINARI NON ELETTRIFICATI	○	SEZIONATORE MANOVRA ELETTRICA "NORMALMENTE CHIUSO"
⊥	PICCHETTO MESSA A TERRA	○	SEZIONATORE MANOVRA ELETTRICA "NORMALMENTE CHIUSO" TELECOMANDATO
		30-40-90-120	ISOLATORE DI SEZIONE
		↔	SPAZIO D'ARIA

**Schema TE  
 Stazione di Campiglia**

**SSE CAMPIGLIA**

COMMITTENTE: **RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA**  
 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE LAVORI: **ITALFERR**  
 GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

MANDATARIA: **STE S.p.A.** Divisione Trasporti

MANDANTI: **SALCEF CONSTRUCTION** | **DUCATI energia S.p.A.**

**U.O.: INGEGNERIA DELLE TECNOLOGIE E DEGLI IMPIANTI ACEI-ACC**

TIPO DI ELABORATO:  
 DI DETTAGLIO  
 DI MODIFICA TECNICA

**PROGETTO ESECUTIVO DI VARIANTE**

**LINEA : COMPLETAMENTO SCC TIRRENICA APPALTO N.2**

TRAZIONE ELETTRICA  
 STAZIONE DI CAMPIGLIA  
 Schema di alimentazione TE

IL DIRETTORE DELLA PROGETTAZIONE del Raggruppamento Temporaneo Imprese: *Sammarino Manuel*

VALIDI PER COSTRUZIONE IL DIRETTORE LAVORI: **Dot. Ing. Roberto Barone**

SCALA: -

COMMESSA LOTTO FASE ENTETIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV. FOGLIO  
 IT71 10 V ZZ DX LC0000 001 A 001/001

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Aut. Data
A	Prima Emissione	C. Fazio	31/03/2015	F. Scudato	01/04/2015	U. Pizzucci	02/04/2015	
				E. Vannini	02.04.15	A. Fico	03.06.15	

File: IT7110VZZDXLC0000001A.dwg n. Elab.: 1/1

Stampato dal Service di piottaggio ITALFERR S.p.A. ALBA s.r.l.

DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE DI FIRENZE

PROGETTAZIONE:  
RFI - DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE DI FIRENZE

SOGGETTO TECNICO:  
S.O. INGEGNERIA E TECNOLOGIE

**STAZIONE DI CAMPIGLIA M.ma**

**Linea PISA - ROMA**

**PLANIMETRIA  
ITINERARI SICURI**  
ai sensi dell'art 6 DPR 469/78 (art 6 L 191/74)

Tavola: UNICA  
Scala:

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Approvato
0		Emissione			

Intervale dove lo spazio libero rispetto la sagoma limite dei due binari è uguale o superiore a mt. 1,40. Su binari adiacenti possono avvenire movimenti di treni e di manovre senza particolari restrizioni.

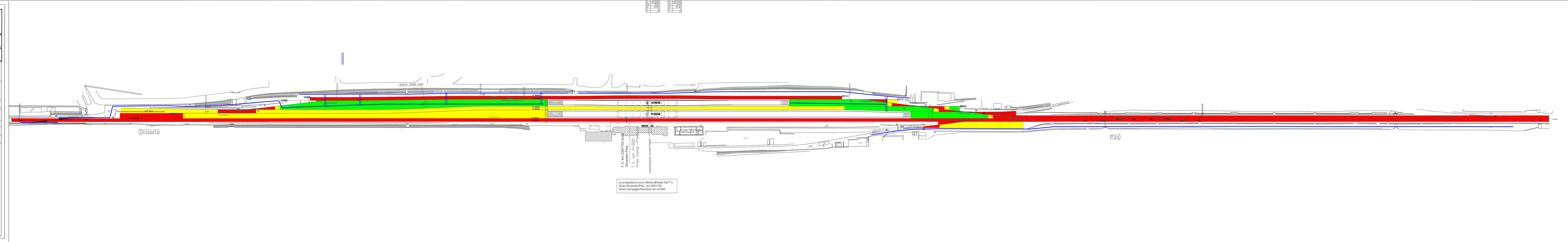
Intervale in cui lo spazio libero, rispetto la sagoma limite dei due binari è compreso fra cm. 70 e cm. 130. Tutto il personale che per ragioni di lavoro si trovi nella necessità di accedere ad un'intervallo di questo tipo, dovrà richiedere verbalmente di volta in volta l'autorizzazione al DM che regola la circolazione. Questi la potrà concedere solo in forma registrata, specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione. Durante il periodo di validità dell'autorizzazione concessa, il DM che regola la circolazione potrà consentire movimenti di veicoli ferroviari su uno solo dei due binari delimitanti l'intervallo, a velocità non superiore a 30 km/h.

Le Intervalle in cui lo spazio libero esistente fra la sagoma limite dei due binari è inferiore a cm. 70. In tale zona è vietato l'accesso ad ogni categoria di personale. Qualunque agente che si trovi nell'assoluta necessità di recarsi per motivi di servizio in questo tipo d'intervallo, dovrà richiedere verbalmente, di volta in volta l'autorizzazione al DM che regola la circolazione. Questi la potrà concedere solo in forma registrata, specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione. Durante il periodo di validità dell'autorizzazione concessa, il DM che regola la circolazione non dovrà consentire movimenti di veicoli ferroviari su entrambi i binari delimitanti l'intervallo. Allo scadere del termine di validità dell'autorizzazione concessa il DM potrà riprendere la normale circolazione su binari adiacenti all'intervallo medesimo, si dovranno ripetere le procedure sopra riportate.

Attraversamenti a raso. L'attraversamento dei binari in corrispondenza dei passaggi a raso deve avvenire con un regime di protezione previsto dall'istituzione Protezione Carri.

Principali itinerari da percorrere in sicurezza.

Itinerario da poter impegnare solo osservando le norme attuative di dettaglio emanate dalla DCM

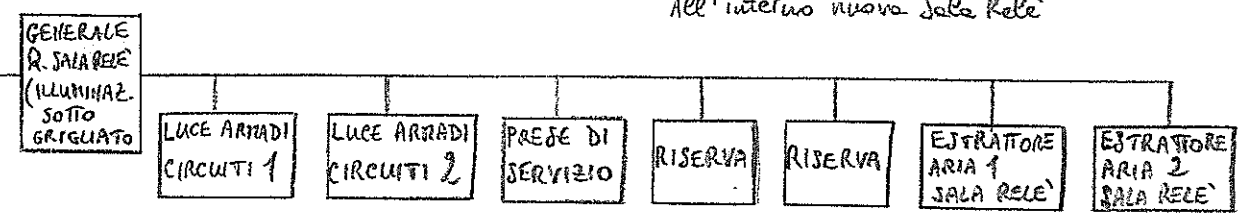




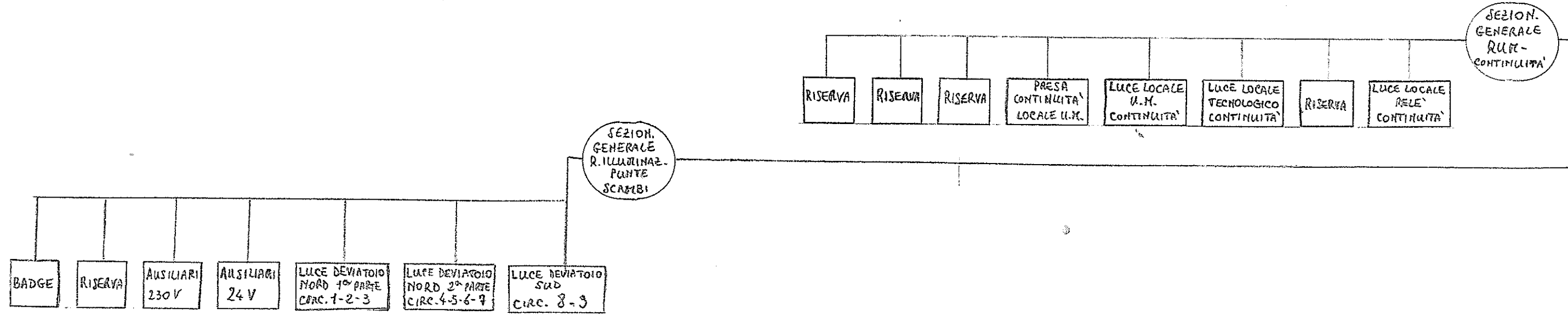
ZONA TECN. CEDINA  
Il Capo Impianto

INT. GENERALE  
UFFICIO  
MOVIMENTO  
(Sez. Normale)

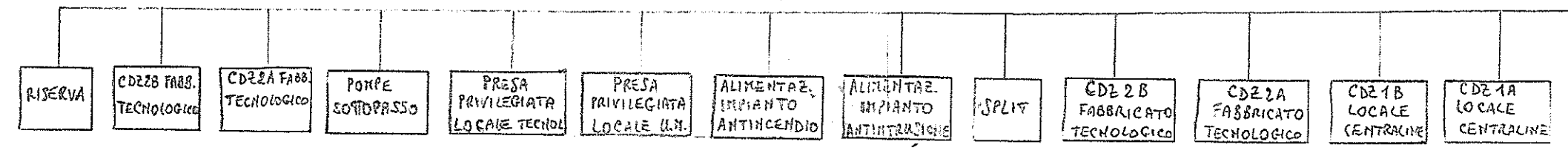
All'interno nuova Sala Rele'



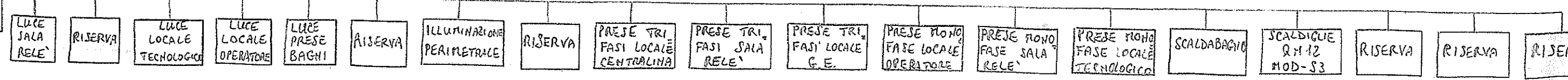
All'interno nuovo Ufficio Movimento



SEZION. GENERALE R.U.M. PRIVILEGIATA'



GENERALE R. U.M. - NORD



KWh

ENTE DISTRIBUTORE

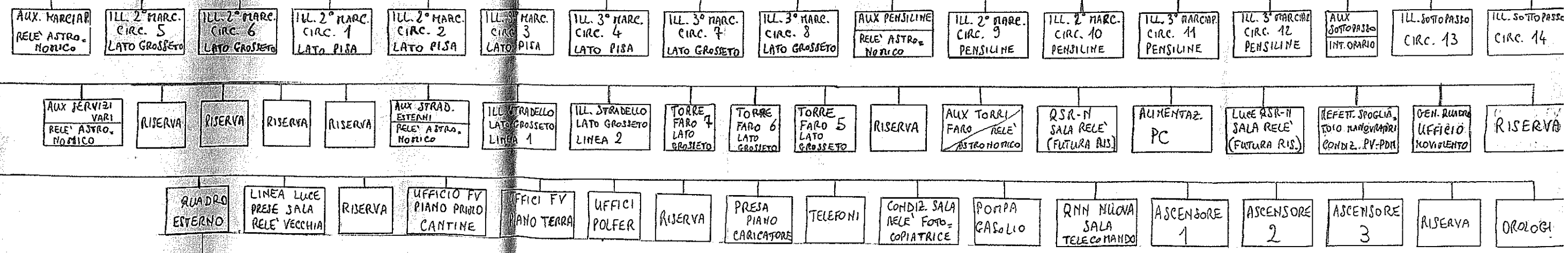
QUADRO CONSEGNA  
ESISTENTE

ZONA TE. DA CECINA  
II Cap. Impianto

INT  
GENERALE  
F.V.

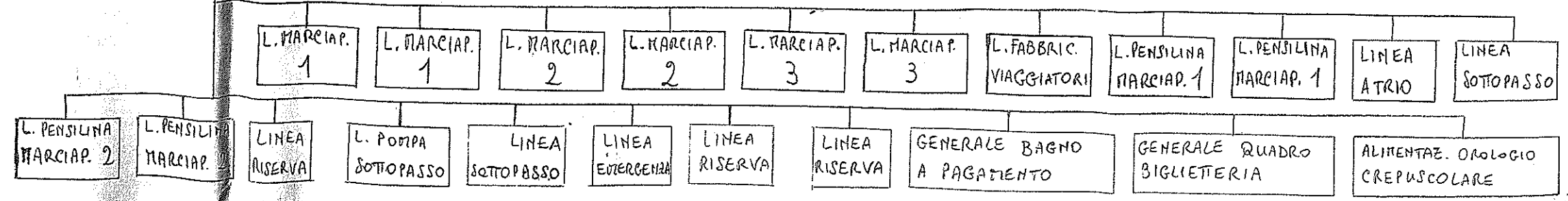
INT.  
GENERALE  
QUADRO FV

All'interno vecchio ufficio Movimento




SEZION.

All'esterno vecchio ufficio Movimento



## PIANI DI EMERGENZA INTERNI

### ALLEGATO N.5

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Verificato (RTS)	Autorizzato (RDTP)
0	05/11/2010	Emissione per applicazione	D.Degli Innocenti	A.Pace	L. Del Gigia	C. Di Venuta
1	31/12/2015	Nuova emissione a schema P13	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	---	 E. Murgia

# PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLE EMERGENZE INTERNE

## TRATTA CAMPIGLIA – FIORENTINA DI PIOMBINO

### STAZIONE FIORENTINA DI PIOMBINO

### STAZIONE DI PIOMBINO

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Autorizzato
0	31/12/2015	Emissione per applicazione	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	E. Murgia

## **INDICE**

### **CAPITOLO I - GENERALITÀ**

- I.1 - Premessa
- I.2 - Scopo e campo di applicazione
- I.3 - Documentazione di riferimento
- I.4 - Documentazione correlata
- I.5 - Definizioni
- I.6 - Abbreviazioni

### **CAPITOLO II – CARATTERISTICHE DEL SITO**

- II.1 - Descrizione del sito e delle attività svolte
- II.2 - Classificazione del livello di rischio incendio
- II.3 - Ingressi e vie di esodo
- II.4 - Sistemi di rilevazione e rivelazione
- II.5 - Presidi di estinzione incendio
- II.6 - Illuminazione di emergenza
- II.7 - Presidi di primo soccorso
- II.8 - Ulteriori attrezzature e presidi da utilizzarsi in caso di emergenza
- II.9 - Sentieri sicuri ed intervie

### **CAPITOLO III - SCENARI INCIDENTALI**

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

### **CAPITOLO IV – MODALITÀ DI GESTIONE DELL'EMERGENZA**

- IV.1 - Livelli di allarme
- IV.2 - Organizzazione nella gestione dell'emergenza
- IV.3 - Posto di Comando Operativo
- IV.4 - Comunicazione

### **CAPITOLO V – PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA**

- V.1 - Per principio di incendio
- V.2 - Anormalità rilevanti – Inconvenienti d'esercizio
- V.3 - Derivanti dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a:
- V.4 - Emergenza sanitaria in genere

### **CAPITOLO VI - ATTIVITÀ DI SUPPORTO AL PIANO DI EMERGENZA**

- VI.1 - Formazione, informazione e addestramento del personale
- VI.2 - Esercitazione periodica di emergenza
- VI.3 - Revisione
- VI.4 - Distribuzione

### **CAPITOLO VII - ALLEGATI DEL PIANO GENERALE DI EMERGENZA**

- ALLEGATO 1 - Norme di comportamento*
- ALLEGATO 2 - Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza e riferimenti utili*
- ALLEGATO 3 - Esercitazioni periodiche di emergenza*
- ALLEGATO 4 – Planimetrie e documentazione tecnica*
- ALLEGATO 5 – Procedure organizzative (p.m.)*
- ALLEGATO 6 – Lista di distribuzione del PEI*

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 3 di 24

## CAPITOLO I – GENERALITÀ

### I.1 Premessa

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario di RFI prevede una applicazione del modello stabilito dalla norma ISO 9001, nel quale si integrano quelli stabiliti dalle norme BS OHSAS 18001 ed ISO 14001, a vari livelli in coerenza con la filiera di responsabilità stabilite e la conseguente articolazione delle strutture organizzative aziendali:

Direzioni Centrali, Direzioni Territoriali Produzione, Diretrici ed Unità Territoriali.

Il Sistema è unico ed integrato e consente, in un'ottica di controllo dell'efficacia, al livello superiore di contenere ed aggregare tutto quanto presente ai livelli inferiori.

### I.2 Scopo e campo di applicazione

Il presente P.E.I. si applica per le anomalie rilevanti, gli incidenti di esercizio, gli incendi, le emergenze connesse alla movimentazione e/o trasporto di merci pericolose, le emergenze sanitarie, le emergenze ambientali e gli eventi collegati alla pubblica sicurezza che avvengono nelle Stazioni.

La finalità del Piano di Emergenza è l'attivazione tempestiva di una serie di azioni e comportamenti con lo scopo di:

1. mettere in sicurezza le persone presenti nella zona interessata dall'emergenza, ovvero provvedere all'evacuazione dell'intero impianto;
2. prevenire o limitare i danni alle infrastrutture interne ed esterne all'area ferroviaria, all'ambiente e alle cose;
3. prestare con celerità i primi soccorsi ad eventuali persone rimaste ferite;
4. intervenire con celerità e competenza per allertare i servizi di pronto intervento: Vigile del Fuoco, Soccorso Sanitario, Carabinieri e Polizia;
5. mettere in sicurezza e ripristinare le attività inerenti la circolazione dei treni.

La tratta Campiglia M.ma – Piombino M.ma è costituita da una linea a semplice binario elettrificata a 3.000 volt adibita sia al servizio viaggiatori, che al servizio merci. Essa ha origine nella Stazione di Campiglia Marittima, posta sulla linea Roma Genova, e termina allo scalo portuale di Piombino Marittima. Sulla suddetta tratta sono dislocate nell'ordine, partendo dalla Stazione di Campiglia M.ma, le Stazioni di Fiorentina di Piombino, lo Scalo Porto Vecchio e la Stazione di Piombino.

Le Stazioni di Fiorentina di P. e lo Scalo Porto Vecchio non svolgono servizio viaggiatori, ma sono adibiti al servizio merci; il servizio viaggiatori è espletato dalle Stazioni di Piombino e Piombino Marittima e dalla fermata di Populonia.

Il presente Piano di Emergenza non solleva i singoli Datori di Lavoro dall'obbligo di valutare i rischi nelle proprie attività, di vigilare sull'applicazione delle misure di prevenzione e protezione e di redigere i rispettivi Piani di Emergenza Interni, ma fornisce le necessarie direttive ed il coordinamento delle risorse per le azioni da mettere in atto allorché le emergenze coinvolgono aspetti generali della stazione, compresi gli ambienti aperti al pubblico.

### I.3 Documentazione di riferimento

Il presente documento si riferisce ai documenti legislativi vigenti, ai documenti cogenti relativi al sistema ferroviario applicabili e alla seguente documentazione:

- Norme della serie ISO 9000
- Norma BS OHSAS 18001
- Norme della serie ISO 14000
- Manuali del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario
- Procedure del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio ferroviario
- Manuale utente SW Cruisenet

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 4 di 24

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

Riferimenti legislativi:

- Direttiva ANSF n. 1 /dir/2010 - "Adempimenti del Gestore dell'Infrastruttura RFI concernenti la sicurezza della circolazione ferroviaria e attività propedeutiche al rilascio dell'autorizzazione di sicurezza".
- Ferrovie dello Stato – Protezione Civile Nazionale: accordo per la gestione delle emergenze - Protocollo d'intesa firmato da Mauro Moretti e Guido Bertolaso. Azione congiunta in caso di allerta meteo, incendi, criticità ferroviarie ed emergenze sanitarie – del 21 febbraio 2010.
- Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009.
- D. Lgs. n. 35 del 27 gennaio 2010 "Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose".
- D. Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro" e s.m.i.
- Direttiva del Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 2 maggio 2006 – Direttiva relativa alle indicazioni per il coordinamento operativo di emergenze dovute a incidenti ferroviari con convogli passeggeri – esplosioni con coinvolgimento di persone – incidenti stradali che coinvolgono un gran numero di persone, incidenti in mare che coinvolgono un gran numero di persone, incidenti aerei, incidenti con presenza di sostanze pericolose (Repertorio n. 1636 del 2 maggio 2006).
- D.M. n. 64 del 10 marzo 1998 "Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro" e s.m.i.
- D.M. Ambiente 20 ottobre 1998 "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del Decreto Ministeriale 5 novembre 1997".
- D.P.R. n. 469 del 1 giugno 1979, "Regolamento di attuazione della legge 26 aprile 1974, n. 191, sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato".
- L. 191 del 26 aprile 1974 "Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato".
- Protocolli per la gestione dell'emergenza in linea in caso di soccorso sanitario (stipulati tra RFI, Regioni e 118).

Riferimenti normativi emanati da RFI:

- RFI DTC INC LG IFS 009 "Linee guida per la redazione del piano di emergenza interno" del 29 marzo 2011
- RFI DPR LG IFS 12 "Linea guida per la sicurezza e la prevenzione incendi negli scali merci ferroviari" del 27 dicembre 2010
- Disp. n. 3 del 21 aprile 2010 – "Scali terminali ricadenti nell'applicazione del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/10/1998 e scali di smistamento delle merci pericolose".
- Linea Guida RFI del 20 gennaio 2010 "Prevenzione incendi e antincendio: installazione, manutenzione, verifica e uso dei mezzi fissi e mobili per l'estinzione degli incendi".
- C.O. n. 217/AD del 20 ottobre 2009 "Organizzazione della Sicurezza del Lavoro e Ambientale in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A."
- Disp. n. 9 del 2 marzo 2005 "Disposizioni integrative per il trasporto di merci pericolose sulla RFI connesse al rilascio del certificato di sicurezza"
- Disp. n. 18 del 26 luglio 2001 – Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sull'infrastruttura Ferroviaria, devono svolgere in caso di anomalie rilevanti o incidenti di esercizio.
- Disp. n. 13 del 26 giugno 2001 e s.m.i. - Requisiti per l'adozione di un sistema di gestione della sicurezza.
- C.Op. 309/RFI del 2013 – Gestione delle anomalie rilevanti od incidenti di esercizio.
- C.O. 98/AD del 2 luglio 1999 – "Disposizioni attuative del Decreto Ministeriale 20 ottobre 1998 sulla sicurezza negli scali merci terminali di ferrovia Circolare dell'ex ASA Logistica Integrata prot. LI/011/D1054 del 15/1/1998"

- Ordine di Servizio n. 102 del 31 dicembre 1988 - Norme per l'installazione, la manutenzione, la verifica e l'uso dei mezzi fissi e mobili per estinzione incendi.
- Prospetto Informativo Rete (PIR) (D.Lgs 188/2003) (edizione vigente).
- Prefazione Generale all'Orario di Servizio - PGOS art. 132 - attuazione del RID (edizione vigente).

#### **I.4 Documentazione correlata**

Il presente Piano di Emergenza Interno si correla con:

- Manuale del Sistema Integrato Gestione della Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario della D.T.P. di Firenze, nell'edizione corrente.

#### **I.5 Definizioni**

<b>Emergenza</b>	E' una situazione di pericolo che può compromettere la sicurezza dei lavoratori.
<b>Emergenza limitata (1^ livello)</b>	<p>E' una situazione di pericolo a carattere limitato che non comporta estensione del rischio. Può essere dovuta a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eventi localizzati (incendio di un cestino dei rifiuti, incendio fotocopiatrice o personal computer, ecc.) immediatamente risolvibili al loro manifestarsi mediante l'intervento del personale presente sul posto e con i mezzi a disposizione;</li> <li>• infortunio o malore di una persona che richiede un pronto intervento di tipo specificatamente sanitario.</li> </ul>
<b>Emergenza estesa (2^ livello)</b>	<p>E' una situazione di pericolo che già al suo verificarsi interessa tutto l'ambiente di lavoro e probabilmente anche le aree limitrofe.</p> <p>Se i fatti che hanno provocato la situazione di emergenza mettono a repentaglio l'incolumità delle persone presenti deve essere dato l'ordine di evacuazione.</p> <p>Una emergenza limitata, se non gestita con la dovuta tempestività, può dare luogo ad una emergenza estesa.</p>
<b>Evacuazione</b>	Azione pianificata di spostamento delle persone dal luogo di lavoro ad un luogo sicuro.
<b>Altro</b>	Per tutte le altre definizioni non espressamente attinenti al presente piano si fa riferimento al documento <u>RFI DSR SIGS DF 01</u> "Definizioni del SIGS".
<b>Luogo sicuro</b>	Luogo dove le persone possono ritenersi al sicuro dagli effetti di un incendio.
<b>Via di esodo</b>	(da utilizzare in caso di emergenza): percorso privo di ostacoli indicato per il deflusso degli occupanti di un edificio o di un locale per raggiungere un luogo sicuro (D.M. 10 marzo 1998, Allegati).

## I.6 Abbreviazioni

DdL	Datore di Lavoro
AC	Azione Correttiva
AP	Azione Preventiva
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
AD	Amministratore Delegato
CO	Comunicazione Organizzativa
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DCO	Dirigente Centrale Operativo
GEPO	Gestione Esercizio e Programmazione Operativa
D.Lgs.	Decreto Legislativo
DM	Dirigente Movimento
DPI	Dispositivi di Protezione Individuale
OdSO	Ordine di Servizio Organizzativo
OI	Ordine Interno
PO	Personale e Organizzazione
RGC	Reparto Gestione Circolazione
RLS	Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza
RTM	Reparto Territoriale Movimento
SO	Struttura Organizzativa
UST	Unità Sanitaria Territoriale
EI	Emergenza Incendi
ES	Emergenza Sanitaria
LdC	Linea di Contatto
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Unione Internazionale delle Ferrovie)
VVF	Vigili del Fuoco
PdC	Personale di condotta treni

## CAPITOLO II – CARATTERISTICHE DEL SITO

### II.1 Descrizione del sito e delle attività svolte

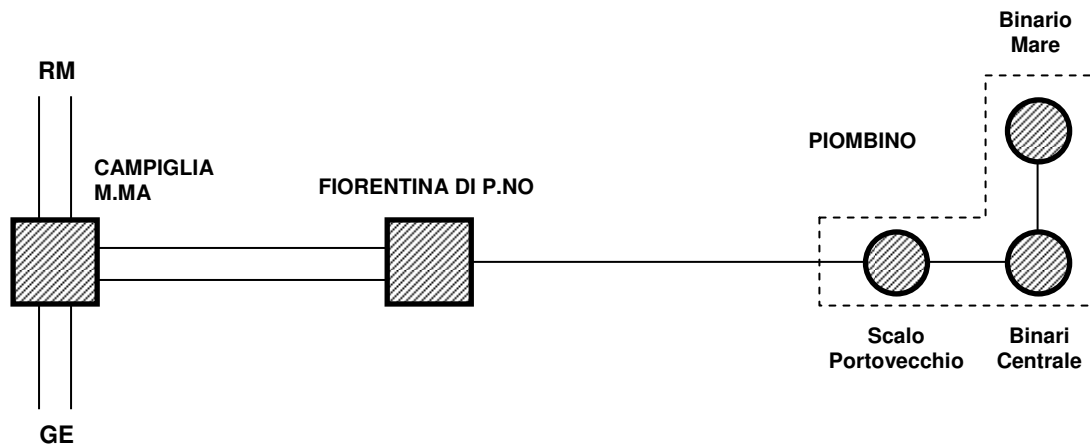
Le aree oggetto del presente Piano di Emergenza sono altresì descritte nelle apposite “planimetrie dei piazzali delle stazioni” ubicate all’interno della tratta Campiglia M.ma – Piombino M.ma (allegato 4 del presente PEI)

Nella Tratta Campiglia – Piombino M. esiste un solo posto di movimento situato presso il FV della Stazione di Fiorentina di Piombino ove è ubicato il banco ACEI e la Postazione telecomando “Punto-Punto” della stazione di Piombino.

Vi presta servizio un solo Dirigente Movimento che regola la circolazione dei treni e attende alle altre incombenze connesse con la Dirigenza del Movimento (turno mattina-pomeriggio dalle ore 5.30 alle ore 21.30).

Lo stesso DM assume la funzione di “Dirigente del Posto di Comando” (DPC) per il telecomando tramite il sistema “Punto-Punto” della stazione di Piombino.

La stazione è retta dal solo Dirigente Movimento che svolge anche la funzione di deviatore.



### Dati di traffico sulla Linea Campiglia M.ma – Piombino M.ma:

CATEGORIA TRENI	NUMERO TRENI Media mensile
LP	0
LOCALI	435
MERCI	33
ALTRO (INV, LIS)	14
<b>TOTALI</b>	<b>482</b>

Mediamente al giorno si effettuano 7 coppie di treni locali da/per Piombino (binario Mare) e 1 treno merci da/per Piombino (scalo Portovecchio).

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 8 di 24

Le attività presenti nell'ambito del presente Piano di Emergenza sono unicamente nella Stazione di Fiorentina di Piombino:

AMBIENTI DI LAVORO FS PREZENZIATI (Stazione di Fiorentina di Piombino)	NUMERO DIPENDENTI PRESENTI MEDIAMENTE PER OGNI TURNO DI SERVIZIO
<b>Direzione Territoriale Produzione - Firenze</b>	
Ufficio Dirigenti Movimento (dalle Ore 5.30 alle ore 21.30)	1
<b>Trenitalia – DGOL - Direzione Produzione Area Livorno</b>	
Locali: Formatore treno, personale di Manovra, personale di Verifica, ufficio SIR, ufficio Raccordi, archivio / magazzino, ufficio Referente	3

## II.2 Classificazione del livello di rischio incendio

I criteri adottati per la valutazione sono quelli previsti dal D.M. 10/3/98, ovvero:

- livello di rischio elevato
- livello di rischio medio
- livello di rischio basso

La valutazione dei rischi incendio, in conformità ai criteri indicati all'allegato I punto 1.4 del D.M. 10/3/98, si articola nelle seguenti fasi:

- Identificazione dei pericoli d'incendio
- Identificazione delle persone esposte al rischio incendio
- Eliminazione o riduzione dei pericoli
- Valutazione del rischio residuo d'incendio
- Verifica dell'adeguatezza delle misure di sicurezza esistenti

Premesso che non sono presenti, secondo i criteri del D.M. 10/03/98, negli ambienti oggetto di valutazione, attività inquadrabili nei livelli di rischio ELEVATO, l'appartenenza dei luoghi di lavoro alle rimanenti categorie di rischio Medio e Basso, viene valutata come segue:

- Attività a rischio incendio MEDIO: i luoghi di lavoro compresi nell'allegato I al D.P.R. 151/2011  
 - Attività a rischio incendio BASSO: i luoghi di lavoro non compresi nell'allegato I al D.P.R. 151/2011 e dove, in generale, sono presenti sostanze scarsamente infiammabili, dove le condizioni di esercizio offrono scarsa possibilità di sviluppo di focolai e dove non sussistono probabilità di propagazione delle fiamme.

Caso a se sono gli impianti ove si trovano a coesistere più attività, alcune a livello di rischio incendio basso ed altre a livello di rischio incendio medio, per quest'ultime si può prendere in considerazione l'indipendenza funzionale se si rispettano le seguenti caratteristiche tecniche:

- separazione da altre attività a mezzo di strutture resistenti al fuoco (se non diversamente disposto) pari a 60 minuti primi, senza comunicazioni;
- devono essere dotate (se non diversamente disposto) di accessi indipendenti;
- le distanze di sicurezza esterne, interne e di protezione devono essere conformi alla vigente normativa antincendio.

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 9 di 24

Per la verifica dell'adeguatezza delle misure di sicurezza esistenti si è ritenuto sufficiente, come procedura oggettiva di valutazione, la conformità dei luoghi di lavoro, sotto riportati, a:

1. Norme cogenti (leggi, regolamenti, decreti)
2. circolari
3. norme di buona tecnica

Le attività considerate per la valutazione del rischio incendio si trovano tutte nella stazione di Fiorentina di Piombino:

AMBIENTI DI LAVORO FS PREZENZIATI (Stazione di Fiorentina di Piombino)	VALUTAZIONE RISCHIO BASSO – MEDIO – ALTO
<b>Direzione Territoriale Produzione - Firenze</b>	
Ufficio Movimento	BASSO
<b>Trenitalia – DGOL - Direzione Produzione Area Livorno</b>	
Locali: Formatore treno, personale di Manovra, personale di Verifica, ufficio SIR, ufficio Raccordi, archivio / magazzino, ufficio Referente	BASSO

CENTRI DI PERICOLO (Stazione di Fiorentina di Piombino)	VALUTAZIONE RISCHIO BASSO – MEDIO – ALTO
Fabbricato Viaggiatori (Centrale termica a gasolio 74 Kw)	BASSO
Gruppo Elettrogeno (da KVA 15)	BASSO

DEPOSITI COMBUSTIBILI (Stazione di Fiorentina di Piombino)	TIPO COMBUSTIBILE	QUANTITÀ	VALUTAZIONE RISCHIO BASSO – MEDIO – ALTO
<b>Trenitalia – DGOL - Direzione Produzione Area Livorno</b>			
Deposito	Oli minerali	Max. 400 l.	BASSO
Distributore carburanti di tipo mobile	Gasolio	< 10.000	MEDIO

Dalla superiore tabella si evidenzia che all'interno del plesso sono presenti, in strutture perfettamente confinate, delle attività classificate a livello di rischio incendio **MEDIO** di cui all'allegato I al D.P.R. 151/2011:

- Distributore carburanti di tipo mobile da lt. 9000: Rischio incendio MEDIO

### CONCLUSIONI

Considerando che la tipologia di attività svolta può sostanzialmente essere ricondotta ad attività tipica di ufficio e che, comunque, per i luoghi di lavoro eventualmente classificati a livello di rischio incendio **MEDIO**, verrà opportunamente formato il relativo personale secondo quanto indicato dalla normativa vigente ed avendo accertato che:

- a. nell'espletamento di tali attività il numero delle persone max ipotizzabili è pari a quattro;
- b. che non vengono utilizzate nel ciclo produttivo sostanze infiammabili, esplosivi e quantità di materiale infiammabili mai eccedenti le normali necessità dell'ufficio;
- c. che le attività svolte non rientrano fra quelle previste allegato IX D.M. 10/3/98;
- d. che le attività svolte non rientrano fra quelle previste dal DPR 151/2011.

Si rileva, pertanto, che il grado di rischio incendio può essere classificato **BASSO** a norma del Decreto Ministeriale del 10 Marzo 1998.

### II.3 Ingressi e vie di esodo

Gli accessi alle pertinenze FS dalla viabilità ordinaria sono i seguenti:

- **tratta Campiglia – Fiorentina di Piombino**

Accesso 1	da Strada Comunale delle Caldanelle, ex Bivio Caldanelle, carrabile; permette l'accesso al binario lato pari. Progr. Chilometrica: 1+250;
Accesso 2	da Strada sterrata "Località Poggio all'Agnello" carrabile, con cancello in ferro di tipo a due ante chiuso con catena e lucchetto, chiave in consegna al personale del Tronco Lavori; permette l'accesso al binario lato dispari. Progr. Chilometrica: 3+500; Latitudine: 43,00497; Longitudine: 10,552354;
Accesso 3	da Strada della Principessa che immette su stradello poderale "Località Ponte alle Bufale", carrabile; permette l'accesso al binario. Progr. Chilometrica: 5+600; Latitudine: 42,99016; Longitudine: 10,539745;

- **Stazione di Fiorentina di Piombino**

Accesso 1:	Da Via della Stazione, carrabile - Larghezza ml. 3,55, (preesisteva un cancello a due ante) sempre aperto; consente l'accesso al Fabbricato Viaggiatori ed al marciapiede del 1° binario.
- Accesso 2:	Da Via della Stazione, carrabile, Larghezza ml. 6,10, normalmente chiuso, con cancello in ferro di tipo a due ante con catena e lucchetto chiave in consegna al D.M. consente l'accesso al 1° binario e binari-scalo lato Piombino.
- Accesso 3:	Da Via della Base Geodetica, carrabile, Larghezza ml. 4,00, normalmente chiuso. Cannello in ferro di tipo a due ante con catena e lucchetto chiave in consegna al D.M. consente l'accesso ai binari-scalo lato Piombino, lato opposto al F.V.
- Accesso 4:	da Via della Base Geodetica, Zona industriale di Fiorentina di Piombino - Loc. Campo all'Olmo, percorrendo Via Ombrone, Via Isonzo, Via Brenta, Via Adige e Via Adda, proseguendo per strada sterrata di campagna, sempre aperto, larghezza oltre ml. 4,00, consente l'accesso ai binari-scalo ed alla pesa lato Campiglia, lato opposto al F.V.

- **Scalo Portovecchio**

Accesso 1	da Strada Comunale che immette sul piazzale dell'ex F.V.; carrabile, Larghezza oltre ml. 3,00, normalmente aperto, consente l'accesso allo scalo prospiciente il piano caricatore ed al 1° binario e ai binari-scalo lato Campiglia.
-----------	--

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 11 di 24

- **Stazione di Piombino**

Accesso 1	da Piazza Francesco Nicolini prospiciente il F.V., carrabile, Larghezza oltre ml. 6,00, cancello in ferro a due ante, normalmente aperto, consente l'accesso allo scalo prospiciente il piano caricatore ed al 1° binario tronco che prosegue su Piombino Marittima.
-----------	--

- **Stazione di Piombino Marittima**

Accesso 1	da Piazzale Premuda, prospiciente il F.V., accesso pedonale, sempre aperto, che immette all'interno del Fabbricato stesso e dove tramite rampa si arriva al marciapiede del binario tronco.
-----------	---

#### **II.4 Sistemi di rilevazione e rivelazione**

Le Stazioni di Fiorentina di Piombino, Piombino e Piombino M.ma sono dotate dei seguenti mezzi di comunicazione attivi negli orari di presenziamento del DM:

- radiotelefoni ed un sistema di altoparlanti diffuso per comunicare ai viaggiatori ed al personale presenti in stazione e sul piazzale.

#### **II.5 Presidi di estinzione incendi**

Le eventuali posizioni dei presidi antincendio sono riportate nelle rispettive planimetrie delle stazioni (allegato 4 al presente PEI).

#### **II.6 Illuminazione di emergenza**

Le Stazioni di Fiorentina di Piombino, Piombino e Piombino M.ma sono dotate di un sistema di illuminazione del piazzale.

#### **II.7 Presidi di pronto Soccorso**

Nell'Ufficio del D.M. di Fiorentina di Piombino è presente una cassetta di pronto soccorso.

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

Dispositivi di Protezione Individuale:

quelli previsti per il personale di manovra di RFI che opera sui piazzali ferroviari (elmetto per la protezione della testa, guanti, giubbotto e pantaloni alta visibilità, scarpe antinfortunistiche e occhiali di protezione).

#### **II.9 Sentieri sicuri ed intervie**

I sentieri sicuri e le intervie sono riportate nella planimetria allegata di cui all'art.6 del D.P.R. 469/79, le cui modalità di utilizzo sono riportate nel F.D. Reg. n.8/1999.

### CAPITOLO III – SCENARI INCIDENTALI

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

Scenario	Causa Possibile	Misura di Prevenzione	Misura di Protezione
<b>A1 - al materiale rotabile</b>	Cortocircuito, sale bloccate, atto vandalico, eventi atmosferici	Rispetto delle norme di legge e dei regolamenti ferroviari (RCT, RS, ecc.), nonché delle norme interne emanate in ragione della L.191/74.	P.G.E., formazione al personale (D.Lgs. 81/08 smi), presidi antincendio (estintori, estintori carrellati).
<b>A2 - derivanti dagli impianti:</b> - Incendio nei fabbricati; - Incendio di materiale depositato sui piazzali - Incendio di centrali termiche - Incendio di depositi di infiammabili - Incendio per caduta fulmini	Cortocircuito, fiamme libere, atto vandalico.	Rispetto delle norme di legge, nonché delle norme interne emanate in ragione della L.191/74. DM 10/03/1998 e DPR 151/2011.	P.G.E., formazione al personale (D.lgs 81/08 smi), presidi antincendio (estintori, estintori carrellati).
<b>B – Anormalità rilevanti</b> Inconvenienti d'esercizio	p.m.	Rif. C.Op. 309/RFI del 2013	Rif. C.Op. 309/RFI del 2013
<b>C - Derivanti dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a:</b>	N.A. Le Stazioni di Fiorentina di Piombino, Scalo Portovecchio, Piombino e Piombino M.ma non sono Scali Merci Terminale e non è previsto il transito sulla linea di treni M.P.		
<b>D - emergenza sanitaria</b>	Malessere/malori ai viaggiatori	Rispetto obblighi di legge: DM 388/2003 e DM 19/2011	Rispetto protocollo RFI -118, chiamata diretta ai numeri di emergenza locale.

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 13 di 24

## CAPITOLO IV – MODALITÀ DI GESTIONE DELL’EMERGENZA

### IV.1 Livelli di allarme

Preallarme	Controllare l’attendibilità della segnalazione ricevuta e, se confermata, si avvia la fase di allarme; compilare, in caso di falso allarme, un apposito rapporto, sulla base anche dell’esito di eventuali sopralluoghi che si ritiene opportuno eseguire o far eseguire.
Emergenza 1° livello	È una situazione di pericolo a carattere limitato che non comporta estensione del rischio. Può essere dovuta a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• eventi localizzati (incendio di un cestino dei rifiuti, incendio fotocopiatrice o P.C. ecc.) immediatamente risolvibili al loro manifestarsi mediante l’intervento del personale presente sul posto e con i mezzi a disposizione;</li> <li>• infortunio o malore di una persona che richiede un pronto intervento di tipo specificatamente sanitario.</li> </ul>
Emergenza 2° livello	È una situazione di pericolo che già al suo verificarsi interessa tutto l’ambiente di lavoro e probabilmente anche le aree limitrofe.  Se i fatti che hanno provocato la situazione di emergenza mettono a repentaglio l’incolumità delle persone presenti deve essere dato l’ordine di evacuazione.  Una emergenza limitata, se non gestita con la dovuta tempestività, può dare luogo ad una emergenza estesa.

### IV.2 Organizzazione e gestione dell’emergenza

Per affrontare l’emergenza e le sue immediate conseguenze è necessario che vengano posti in essere, dal personale in servizio nell’impianto, comportamenti finalizzati a favorire lo sfollamento del personale e dei terzi presenti, a disattivare le fonti di energia e a richiedere l’intervento dei soccorsi esterni.

A tale scopo si individuano le seguenti figure:

#### 1) Attivatore dell’Emergenza:

##### DM (DPC) di Fiorentina di Piombino / DCCM di Pisa

##### Azioni e compiti dell’Attivatore dell’Emergenza

Il DM (DPC) di Fiorentina di Piombino (presenziamento diurno: ore 5,30 – 21,30) o il DCCM di Pisa, Attivatore dell’Emergenza, deve valutare le segnalazioni di pericolo e, se ritenuto opportuno, procedere a ricognizione sul luogo dell’emergenza per stabilire la gravità della stessa e dovrà:

- chiedere le generalità di chi telefona;

- chiedere luogo e caratteristiche dell'emergenza e la presenza di eventuali infortunati;
- chiedere eventuale presenza di sostanze pericolose (numero ONU e di pericolo) e/o infiammabili interessate dall'incendio e/o nelle immediate vicinanze anche verificando il possibile coinvolgimento delle merci pericolose anche consultando i sistemi informativi INFOMP la presenza e l'ubicazione delle merci pericolose;
- avvisare dell'emergenza il personale del Gruppo FS, delle Imprese Ferroviarie e Imprese Ferroviarie presenti nell'impianto;
- avvisare le Autorità preposte all'emergenza fornendo ogni utile indicazione sull'emergenza in atto e la eventuale presenza di morti o feriti; in tale attività viene coadiuvato dal DCCM di Pisa SCC;
- si informa o verifica il più vicino accesso alle pertinenze FS dalla viabilità ordinaria disponendo per la relativa apertura.;
- attivare l'allarme ordinando l'evacuazione mediante ripetuti annunci a mezzo altoparlante:

**ATTENZIONE PREGO – PER MOTIVI DI SICUREZZA  
SI PREGA ABBANDONARE ORDINATAMENTE LA STAZIONE  
SEGUENDO LE INDICAZIONI DI USCITA.**

- prendere tutte le precauzioni necessarie relativamente alla circolazione treni;
- coordinare la gestione dello sfollamento anche a mezzo altoparlante e mediante l'utilizzo di altro personale FS eventualmente presente in stazione;
- diramare avviso al DCCM per l'applicazione della Disposizione RFI 18/2001 e della C.Op. 309/RFI del 2013 attendere l'arrivo dei soccorsi esterni e del Reperibile dell'RTM, inoltre deve mettersi a disposizione degli stessi per fornire tutte le informazioni necessarie attraverso la consegna della cartella contenente il Piano di Emergenza.

Massima attenzione dovrà porsi a quelle che sono le richieste di ausilio partecipate dai soccorritori stessi, seppure riferite a soggetti appartenenti a Strutture diverse da RFI. Dovranno quindi essere adottati tutti i provvedimenti organizzativi e di coordinamento finalizzati a:

- determinare le migliori condizioni d'esercizio per favorire gli interventi dei soccorritori;
- contenere al massimo le soggezioni alla regolarità dell'esercizio durante la fase di emergenza.

## **2) Gestore dell'Emergenza :**

Il Gestore dell'Emergenza resta individuato di norma, nel Dirigente Centrale Coordinatore Movimento di Pisa. Tale funzione potrà essere trasferita formalmente all'eventuale funzionario di RFI intervenuto sul posto così come previsto dalla C.Op. 309/RFI del 2013:

**DCCM di Pisa** che si avvale, sul posto, del Reperibile dell'RTM di Grosseto, se intervenuto.

**Addetto alla gestione dell'emergenza (avvisatore):** lo stesso incaricato della gestione dell'emergenza o un suo diretto collaboratore

**Addetti alla gestione dello sfollamento:** la gestione viene affidata all'Incaricato alla gestione dell'emergenza che si avvale dell'Impianto Informazioni al Pubblico del DM di Fiorentina di Piombino per la diffusione sonora, nella parte adibita al servizio viaggiatori delle stazioni di Fiorentina di Piombino, Piombino e Piombino Marittima, ovvero di altro personale FS eventualmente presente sul posto per lo Scalo Merci di Portovecchio.

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 15 di 24

### Azioni e compiti del Gestore dell’Emergenza

Coordina le attività di gestione delle emergenze. Il DCCM di Pisa 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.

Attiva, se ritenuto opportuno, le procedure di emergenza previste dalla C.Op. 309/RFI del 2013. In caso di intervento dei VVF il Gestore dell'Emergenza lascia il coordinamento delle attività al Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS) dei VVF, fornendo attività di supporto.

1. Se l' emergenza è limitata (1° livello):  
attiva i reperibili dei settori tecnici interessati e ne coordina le attività.
2. Se l'emergenza è estesa (2° livello):
  - richiede l'intervento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso sanitario, della Polfer e di eventuali altri enti interessati;
  - attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dalla C.Op. 309/RFI del 2013 e dalle disposizioni normative vigenti in materia di merci pericolose (se necessario);
  - all'arrivo dei VVF lascia a loro il coordinamento delle attività;
  - terminato l'intervento dei VVF riprende il coordinamento delle attività, individuando la necessità della permanenza degli altri enti intervenuti;
  - dispone la cessazione dell'emergenza.

### **3) Addetti alla gestione dell’Emergenza**

Tutto il personale del Gruppo FS o delle Imprese Ferroviarie (Trenitalia Cargo) presente nell'impianto e debitamente formato per le attività finalizzate alla protezione delle persone e dei beni, è preposto ad intervenire per allertare, soccorrere e attuare ogni azione possibile e necessaria a protezione delle persone e dei beni.

Gli addetti all'emergenza hanno inoltre i seguenti compiti:

- in caso di allarme di 2° livello interfacciarsi con i VVF e con il pronto soccorso sanitario per la gestione dell'emergenza fornendo tutte le informazioni presenti nel PEI e nelle Procedure Organizzative utili alla risoluzione dell'emergenza in atto;
- disporre su eventuale incarico del *Gestore dell'Emergenza* gli opportuni avvisi ai viaggiatori ed agli altri lavoratori per l'evacuazione dell'impianto;
- comunicare al gestore dell'emergenza la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

### **4) Addetti alla disattivazione e messa in sicurezza delle forniture energetiche:**

- DOTE DI PISA
- POSTO DI GUARDIA TE (Campiglia M.)
- CI SCC

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 16 di 24

Nota: I recapiti telefonici degli “addetti al funzionamento del piano” sono inseriti in allegato 2 del PEI: “Numeri telefonici per le emergenze”

**Azioni e compiti degli addetti alla disattivazione delle forniture energetiche**

L'incaricato della gestione dell'emergenza dovrà richiedere di togliere tensione ai binari interessati e qualora non sia in grado di individuare con certezza la zona da disalimentare dovrà richiedere la disalimentazione dell'intera stazione.

Su richiesta dell'Incaricato della gestione dell'emergenza devono:

**DOTE di Pisa / Operaio TE in turno o reperibile**

- ⇒ disalimentare la linea di contatto dei binari interessati all'emergenza;
- ⇒ provvedere per la messa in sicurezza delle zone TE disalimentate mediante apposizione dei fioretti.

Il personale TE, se intervenuto ad emergenza già in atto, dovrà mettersi immediatamente a disposizione dei soccorsi esterni, anche tramite l'Attivatore e il Gestore dell'Emergenza.

**Sistema per il sezionamento della linea di trazione elettrica**

TIPO DI SEZIONAMENTO:

• **Stazione di Fiorentina di Piombino**

Sezionamento della linea di contatto di trazione elettrica esercitato in telecomando sotto il controllo e comando del Capo Turno sito nel posto DOTE di Pisa:

- n. 1 posto al portale estremo (lato Campiglia) della stazione per quanto attiene il binario di circolazione Dispari;
- n. 2 e 4 posti ai portali estremi della stazione per quanto attiene il binario di circolazione Pari.

Sezionamento della linea di contatto di trazione elettrica esercitato manualmente dal personale TE:

- n. 33 posto al portale centrale relativo ai tre binari di circolazione.

• **Stazioni di Portovecchio, Piombino e Piombino M.ma**

Sezionamento della linea di contatto di trazione elettrica esercitato in telecomando sotto il controllo e comando del Capo Turno sito nel posto DOTE di Pisa:

- n. 1 posto al portale estremo (lato Fiorentina di P.) della stazione di Portovecchio;
- n. 33 posto al portale estremo (lato Piombino M.ma) della stazione di Piombino.

**TEMPI MASSIMI PER L'INTERVENTO DI MESSA IN SICUREZZA DA PARTE DELL'OPERAIO TE (apposizione fioretto):**

	Dalle ore	Alle ore	Tempi di intervento (minuti)	
			agente presente in stazione	agente non presente in stazione
Dal Lunedì al	07,39	16,00	15	80

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b>	
	<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>
		Pagina 17 di 24

Venerdì	16.01	07,38	---	80
Sabato, Domenica e Festivi	00,00	24,00	---	80

#### **Sistema di sezionamento generale dell'alimentazione luce e F.M.**

A cura dell'operaio IE abilitato mediante intervento dalla Cabina di distribuzione generale FS (indicata in planimetria, allegato 4)

Il sezionamento delle utenze Luce e Forza Motrice, avviene a cura dell'operaio IE abilitato, manovrando in apertura l'interruttore "Utenze Luce e F.M." a valle della fornitura ENEL e selettivamente manovrando in apertura l'interruttore "IG Luce" per quanto attiene alle utenze luce e l'interruttore "IG F.M." per quanto attiene alle utenze di Forza Motrice.

	Dalle ore	Alle ore	Tempi di intervento (minuti)	
			agente presente in stazione	agente non presente in stazione
Dal Lunedì al Venerdì	07,39	16,00	20	80
	16.01	07,38	---	80
Sabato, Domenica e Festivi	00,00	24,00	---	80

#### **COMPITI DI TUTTO IL PERSONALE FERROVIARIO IN CASO DI EMERGENZA**

All'ordine di evacuazione:

- gli addetti alla gestione dell'Emergenza, per le stazioni che svolgono servizio viaggiatori, si porteranno negli ambienti aperti al pubblico per convogliare in maniera ordinata le persone presenti verso ***l'area di raccolta e smistamento dei soccorsi*** che è individuata, normalmente, nel piazzale antistante la stazione stessa;
- tutto il rimanente personale dovrà seguire le indicazioni dell'Attivatore, del Gestore dell'Emergenza e degli addetti alla gestione dell'Emergenza.

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

- cessare ogni lavoro e attività;
- fermare tutte le apparecchiature che possono provocare inneschi di fiamma;
- attenersi scrupolosamente alle istruzioni ricevute dagli addetti all'emergenza;
- fermare tutti i veicoli, spegnere il motore e allontanarsi, lasciare libere le linee telefoniche;
- allontanarsi dal luogo di lavoro seguendo la segnaletica di sicurezza;
- non intralciare in alcun modo le attività dei soccorritori.

#### **DOCUMENTAZIONE DA TENERE A DISPOSIZIONE DEI VIGILI DEL FUOCO**

- a) Planimetria generale dell'Impianto. (allegato 4 del PEI)
- b) Diagramma a blocchi delle utenze elettriche alimentate dalle cabine (allegato 4 del PEI)
- c) Schema elettrico e suddivisione in zone della linea di contatto (allegato 4 del PEI)

#### **IV.3 - Posto di Comando Operativo**

Postazione DCCM / Sala COT di Pisa

#### **IV.4 - Comunicazioni**

Vedi par. IV.2

## **CAPITOLO V – PROCEDURE OPERATIVE PER LA GESTIONE DELL’EMERGENZA**

#### **V.1 - Per principio di incendio:**

- 1 - al materiale rotabile
- 2 - derivanti dagli impianti:
  - incendio nei fabbricati
  - incendio di materiale depositato sui piazzali
  - incendio di centrali termiche
  - incendio di depositi di infiammabili
  - incendio per caduta fulmini

#### **V.2 – Anormalità rilevanti – Inconvenienti d’esercizio**

Per la gestione di questo tipo di scenario si deve fare riferimento a quanto già regolamentato sia dalla Disposizione n. 18 del 26/07/2001 (Disciplina delle attività che le Imprese Ferroviarie, che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, devono svolgere in caso di anormalità o incidenti di esercizio), sia dalla C.Op. 309/RFI del 2013 (Gestione delle anormalità rilevanti od incidenti di esercizio) e relativa Procedura Operativa Direzionale RFI MOV PD ORG 003 A, applicate nel ex-Compartimento di Firenze con “*manuale operativo per la gestione delle anormalità rilevanti o incidenti di esercizio*” (edizione novembre 2002 / Agg. 3/2009).

#### **V.3 - Derivanti dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a: (p.m.)**

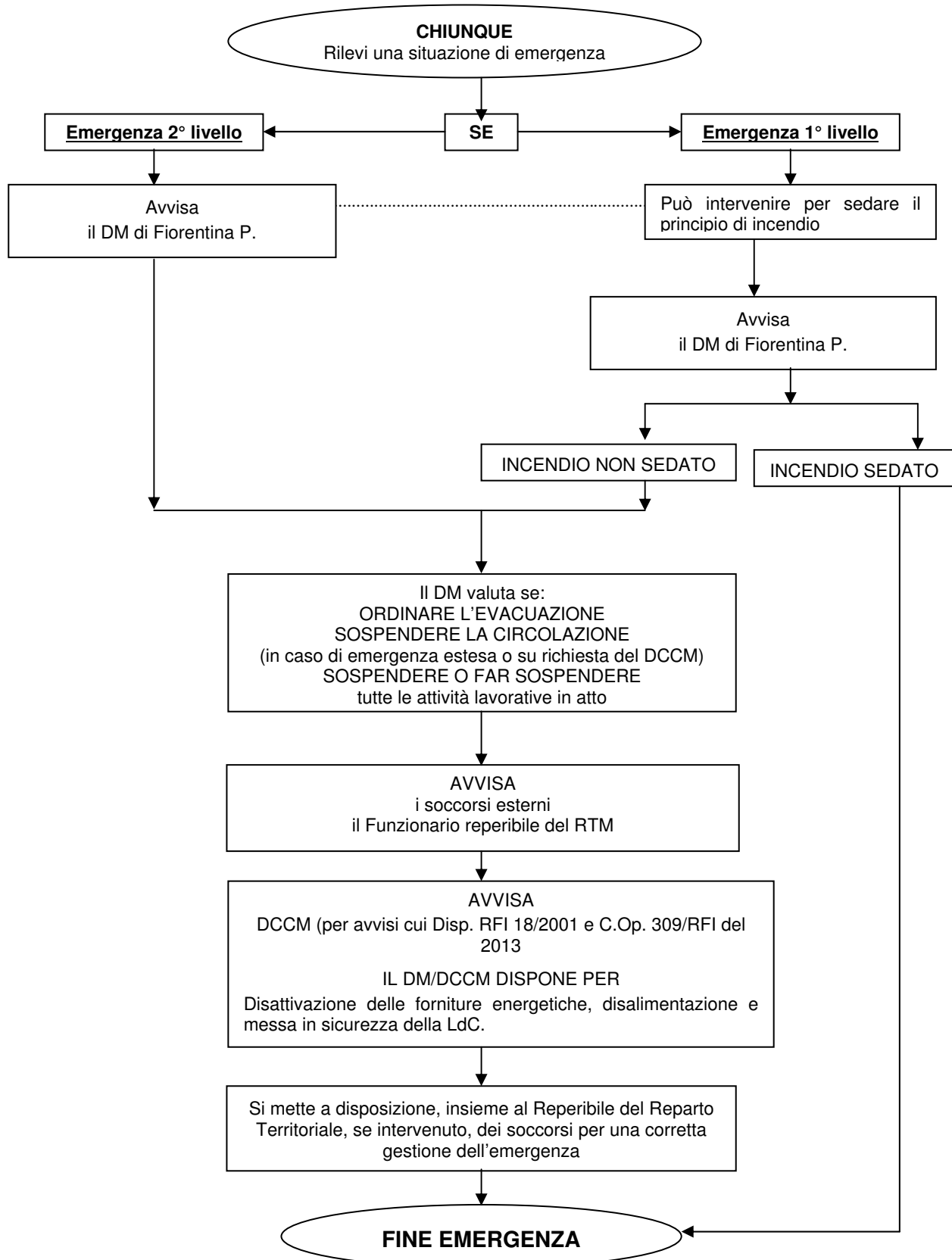
N.A.

Le Stazioni di Fiorentina di Piombino, Scalo Portovecchio, Piombino e Piombino M.ma non sono Scali Merci Terminale e non è previsto il transito sulla linea di treni M.P.

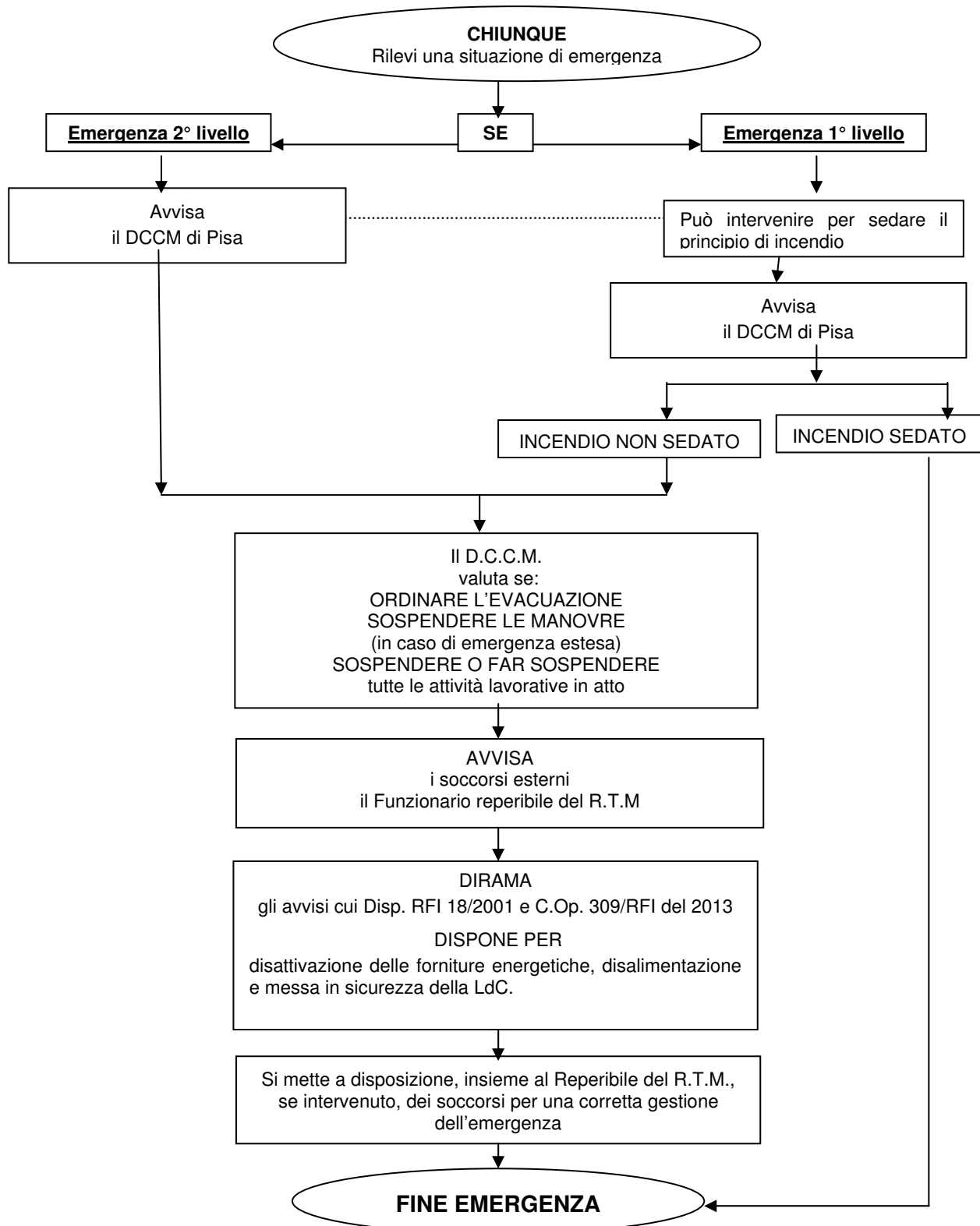
#### **V.4 - Emergenza sanitaria in genere**

La gestione di questa tipologia di scenari avviene nel rispetto di quanto riportato nel Protocollo RFI – Servizio Regionale 118, se pertinente, o, in alternativa, nel rispetto delle indicazioni fornite a tutto il personale nei corsi di primo soccorso (chiamata diretta ai numeri di emergenza locale).

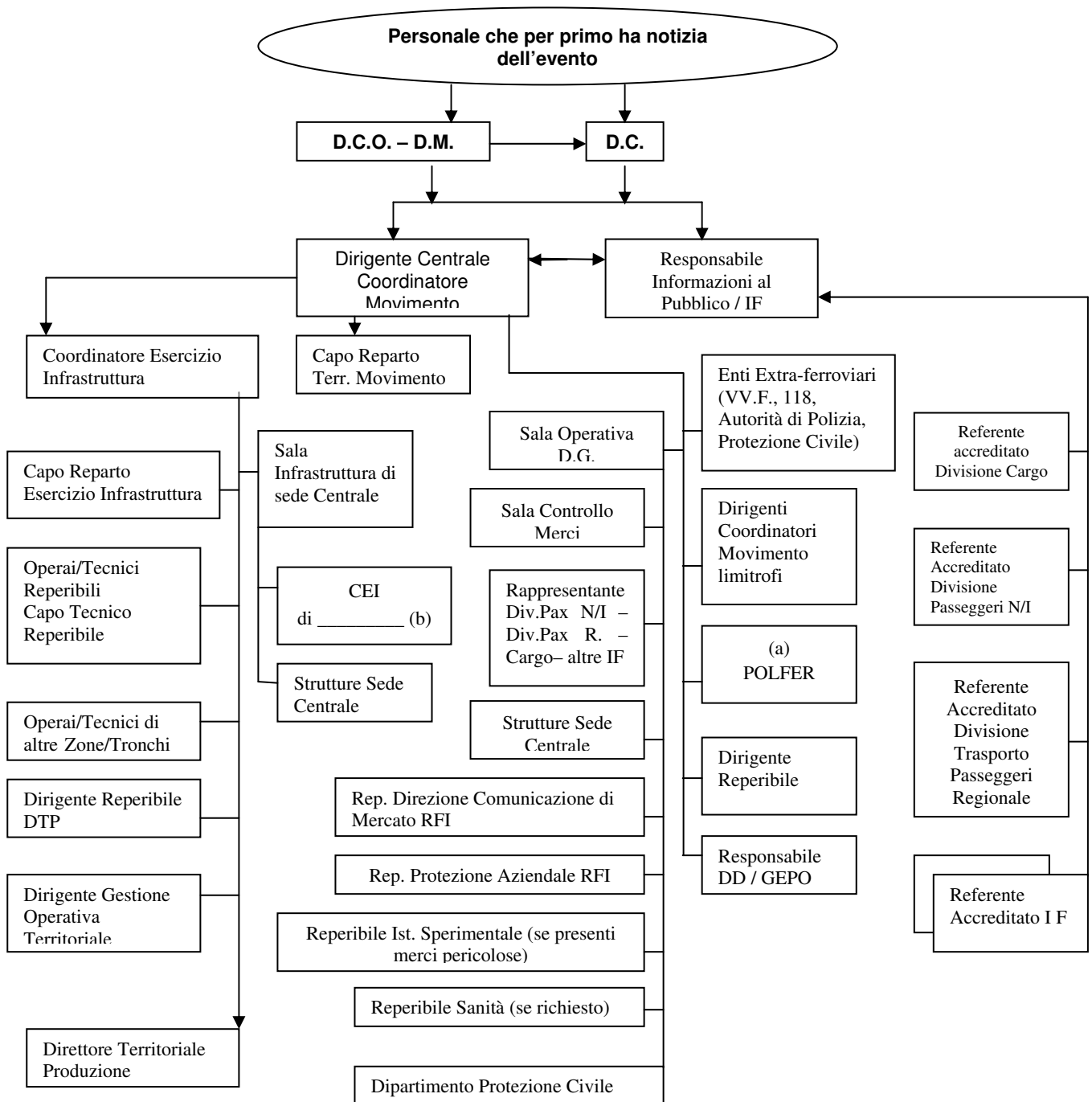
**A – Principio di incendio (impianto presenziato)**



**A – Principio di incendio (impianto impresenziato)**



**B – Anormalità rilevanti – Inconvenienti d’esercizio**



(a) Il DCCM si potrà avvalere del DM della stazione sede di posto Polfer  
(b) Non occorre se notizia ricevuta da DTP

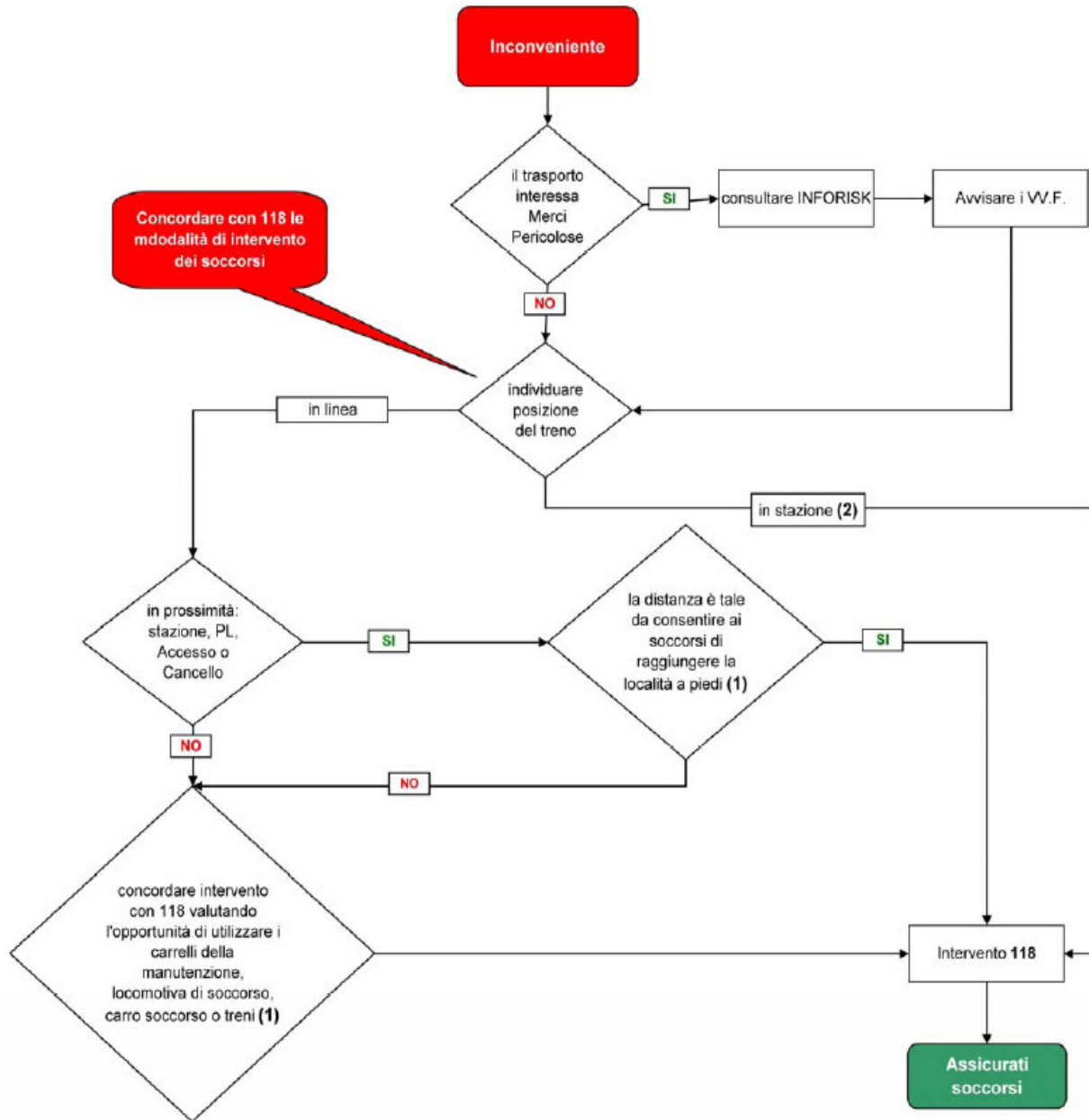
	<p align="center"><b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b></p> <p align="center"><b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b></p>	
<p align="center"><b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b></p>	<p align="center"><b>P 13 1 0</b></p>	<p align="right">Pagina 22 di 24</p>

**C - Derivante dal trasporto di sostanze pericolose per perdita di prodotto dovuto a: (p.m.)**

N.A.

Le Stazioni di Fiorentina di Piombino, Scalo Portovecchio, Piombino e Piombino M.ma non sono Scali Merci Terminale e non è previsto il transito sulla linea di treni M.P. (Vedi tabelle scenari)

D – Emergenza sanitaria



(1) L'ACCESSO ALLA SEDE FERROVIARIA (LUNGO LINEA) DEVE ESSERE ESCLUSIVAMENTE AUTORIZZATO E SCORTATO DA PERSONALE FS

(2) NELLE STAZIONI GLI SPOSTAMENTI SENZA SCORTA DI PERSONALE FS PUO' AVVENIRE SOLO NEI MARCIAPIEDI UTILIZZANDO I SOTTOPASSAGGI

(\*) Software aziendale InfoRISK ora sostituito dal software InfoMP

	<p align="center"><b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b></p> <p align="center"><b>PEI Tratta Campiglia-Piombino</b></p>	
<p align="center"><b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b></p>	<p align="center"><b>P 13 1 0</b></p>	<p align="right">Pagina 24 di 24</p>

## CAPITOLO VI – ATTIVITÀ DI SUPPORTO AL PIANO DI EMERGENZA

### **VI.1 - Formazione, informazione e addestramento del personale**

A tutto il personale ferroviario operante in stazione deve essere erogata, a cura dei rispettivi Datori di Lavoro, adeguata formazione circa il contenuto del presente PEI.

### **VI.2 - Esercitazione periodica di emergenza**

E' opportuno verificare periodicamente e comunque almeno una volta all'anno con simulazioni ed esercitazioni:

- la risposta del PEI in merito all'eliminazione o minimizzazione delle conseguenze;
- la capacità e la tempestività decisionale ed applicativa delle procedure espressa dai soggetti interessati;
- l'adeguatezza delle vie di esodo;
- il grado di conoscenza delle procedure da parte di tutti i lavoratori presenti nell'impianto.

I risultati delle simulazioni, esercitazioni e prove nonché i suggerimenti degli interessati forniranno informazioni utili in merito alla necessità di modifiche del PEI e delle relative procedure.

### **VI.3 - Revisione**

E' opportuno che il PEI venga preventivamente sottoposto ad un'analisi di congruità che accerti l'effettiva capacità di applicazione in tutte le situazioni esaminate.

In particolare occorre valutare e verificare:

- la risposta del PEI in merito all'eliminazione o minimizzazione delle conseguenze;
- la capacità e la tempestività decisionale ed applicativa delle procedure espressa dai soggetti interessati;
- l'adeguatezza delle vie di esodo;
- il grado di conoscenza delle procedure da parte di tutti i lavoratori presenti nell'impianto.

Le verifiche devono essere effettuate con simulazioni ed esercitazioni che devono coinvolgere l'intero impianto e anche la Pubblica Autorità.

I risultati delle simulazioni, esercitazioni e prove nonché i suggerimenti degli interessati, forniranno informazioni utili in merito alla necessità di modifiche del PEI e delle relative procedure. In allegato 3 del presente PEI *il Registro delle Esercitazioni Periodiche di Emergenza*.

Il PEI sarà pertanto perfezionato in funzione delle simulazioni pratiche, che potrebbero far rilevare imperfezioni operative ed anche aggiornato nel caso di modifiche organizzative e/o strutturali che possono alterarne la validità.

### **VI.4 - Distribuzione**

Il presente piano ed eventuali aggiornamenti, comunque, saranno consegnati all'Unità Territoriale di Livorno per la distribuzione ai propri impianti dipendenti ed, eventualmente, ad altre strutture che la stessa Unità riterrà interessate.

## NORME DI COMPORTAMENTO

### ALLEGATO N.1

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Autorizzato
0	31/12/2015	Emissione per applicazione	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	E. Murgia

DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE

*Le presenti norme comportamentali hanno lo scopo di minimizzare i danni alle persone, al patrimonio ed alle cose.*

*Tutte le iniziative e gli interventi prestati dal personale in caso di emergenza dovranno essere effettuati senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.*

**NORME DI COMPORTAMENTO**

**CHIUNQUE** ACCERTI IL MANIFESTARSI DI SITUAZIONI DI PERICOLO IN AMBITO FERROVIARIO DERIVANTI DA INCENDIO, CALAMITA' NATURALI, FUORIUSCITA DI UNA QUALSIASI SOSTANZA DA VEICOLI O COMUNQUE SI ACCORGA DI UNA "ALTERAZIONE DEL NORMALE ASSETTO DI VIAGGIO DI UN CARRO CONTENENTE *MERCI PERICOLOSE*", ECC., DEVE SEGNALARE IMMEDIATAMENTE L'ACCADUTO AL DIRIGENTE MOVIMENTO O DIRIGENTE CENTRALE COORDINATORE MOVIMENTO MEDIANTE IDONEO MEZZO DI COMUNICAZIONE .

**DEVE RIFERIRE ESATTAMENTE AL DM/DCCM:**

- ⇒ *l'area interessata dall'emergenza e la situazione meteorologica;*
- ⇒ *la descrizione dell' incidente se immediatamente rilevabile segnalandola necessità di soccorso a persone;*
- ⇒ *in caso di incendio, valutare la possibilità di un primo diretto intervento per evitare la propagazione del fuoco;*
- ⇒ *i codici riportati sul **TABELLONE ARANCIONE** posto sul fianco della ferrocisterna o del carro interessato;*
- ⇒ *l'entità dell'incendio, dell'anormalità, del rilascio di sostanze, ecc.*

Tenersi a disposizione del DM/DCCM per eventuali necessità.

**IL DM/DCCM**

SE L'ANORMALITA' LO RICHIEDE, METTE TUTTO L'IMPIANTO IN STATO DI ALLARME E PROVVEDE A:

- *sospendere la circolazione treni;*
- *dare comunicazione ai :*

**VV.F. ( TEL. 115),  
PUBBLICHE STRUTTURE DI PRONTO SOCCORSO,  
POLFER,**

- *descrivere con precisione lo scenario e la situazione meteorologica, fornire tutte le informazioni utili e disponibili per l'intervento;*
- *diramare, con i mezzi di comunicazione disponibili, opportuni avvisi alle persone;*
- *dare immediato avviso al DM/DCCM per l'estensione degli avvisi;*
- *richiedere la disalimentazione della linea di contatto;*
- *disporre per l'apertura di tutti gli accessi alla stazione.*

**IN OGNI CASO IL PERSONALE FS E' TENUTO A:**

- √ *avvertire coloro che non hanno udito l'avviso di allarme;*
- √ *lasciare libere le linee telefoniche;*
- √ *vietare comportamenti che possano causare incendi (smettere di fumare, ecc.);*
- √ *evitare contatti con sostanze eventualmente fuoriuscite;*
- √ *tenersi a disposizione dei VV.F. e dei responsabili delle strutture esterne di soccorso;*
- √ *non creare impedimenti alle operazioni*
- √ *adotta ogni altra iniziativa dettata dal buon senso.*

Al termine dell'intervento o in caso di falso evento il DCCM/DM revoca lo stato di allarme.

## LINEA CAMPIGLIA - PIOMBINO

### NORME DI COMPORTAMENTO PER LA CLIENTELA IN CASO D'EMERGENZA

Le presenti norme comportamentali hanno lo scopo di minimizzare i danni alle persone ed alle cose. Tutte le iniziative e gli interventi prestati in caso d'emergenza dovranno essere effettuati senza mettere a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.

**CHIUNQUE ACCERTI IL MANIFESTARSI DI SITUAZIONI DI PERICOLO IN AMBITO FERROVIARIO DERIVANTI DA INCENDIO O QUALUNQUE ALTRA ANORMALITA', E' PREGATO SEGNALARE IMMEDIATAMENTE L'ACCADUTO AL PERSONALE FERROVIARIO O AI SEGUENTI NUMERI TELEFONICI:**

**050/23120**  
**0565/276361**

#### RIFERENDO POSSIBILMENTE CIRCA:

- l'area interessata dall'emergenza;
- la descrizione dell'evento e l'eventuale necessità di soccorso a persone;
- l'entità dell'incendio o dell'anormalità.



**118**

SERVIZIO MEDICO D'URGENZA



**115**

VIGILI DEL FUOCO

#### IN CASO D'ALLARME:

- *Abbandonare rapidamente la zona di pericolo seguendo i cartelli indicatori in conformità alle istruzioni impartite dal personale addetto all'emergenza;*
- *Portarsi con ordine all'interno delle zone protette o lasciare la zona di pericolo attraverso le uscite indicate con l'apposita segnaletica;*
- *Avvertire coloro che dai comportamenti denotano di non aver udito l'avviso di allarme;*
- *Chiunque non sia in grado di muoversi autonomamente attenda con calma l'arrivo dei soccorritori;*
- *Non creare impedimenti alle operazioni di soccorso.*

## ELENCO DEL PERSONALE COINVOLTO NELLA GESTIONE DELL'EMERGENZA E RIFERIMENTI UTILI

### ALLEGATO N.2

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Autorizzato
1	31/12/2015	Emissione per applicazione	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	E. Murgia

**NUMERI TELEFONICI PER LE EMERGENZE**

VIGILI DEL FUOCO		115
POLIZIA		113
CARABINIERI		112
POLIZIA MUNICIPALE		0565/839333
PROTEZIONE CIVILE		0565/839249 (h.24) 335 217683
ENEL Segnalazione guasti		800-900800
GAS Segnalazione guasti		800-900202
ACQUEDOTTO Segnalazione guasti		800-139139
FORESTALE		1515
EMERGENZA SANITARIA		118
OSPEDALE		0565/67111
MISERICORDIA		0565/838377
GUARDIA MEDICA		800/064422
NOTE DI PISA	Telecom FS	050/43344 821/2522 - 2422
CI SCC PISA	Telecom FS	050/917308 821/2308
DCCM PISA	Telecom FS	050/23120 821/2518 - 2306
CRTM GROSSETO	Telecom FS	0564/415807 857/391
D. M. STAZIONE DI FIORENTINA DI PIOMBINO	Telecom FS	0565/276361 856/310
POSTO DI GUARDIA TE		Telefono reperibili

# ESERCITAZIONI PERIODICHE DI EMERGENZA

## ALLEGATO N.3

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Autorizzato
1	31/12/2015	Emissione per applicazione	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	E. Murgia



# PLANIMETRIE E DOCUMENTAZIONE TECNICA



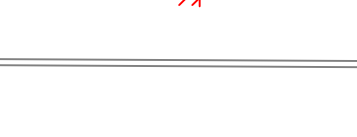

## ALLEGATO N.4

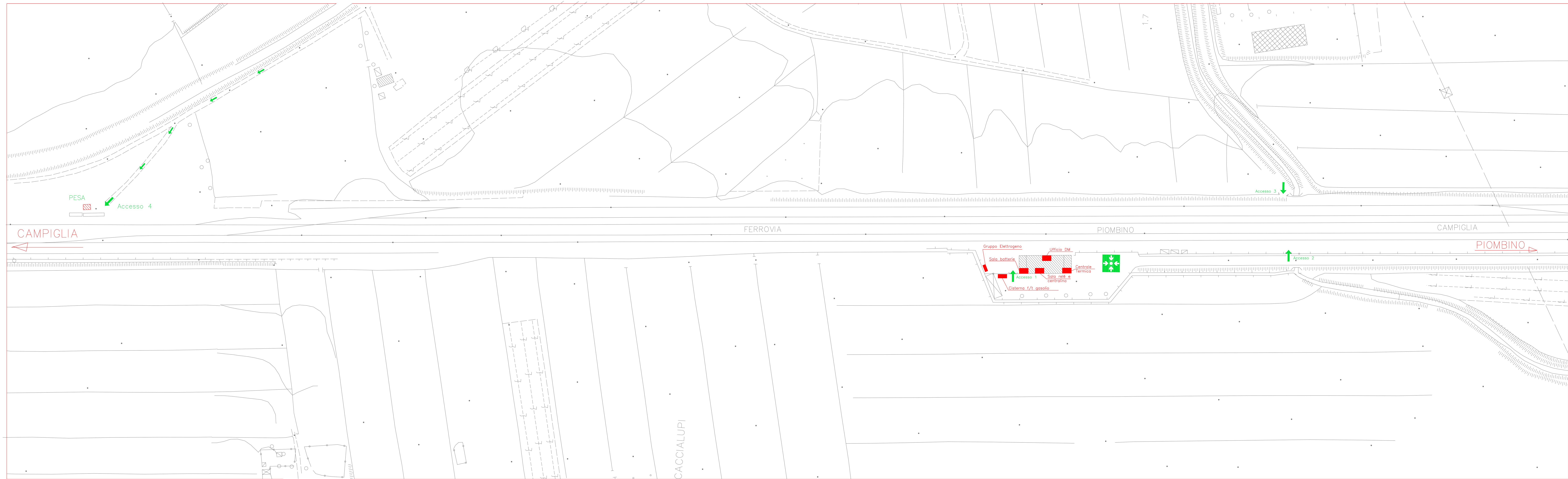
Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Autorizzato
1	31/12/2015	Emissione per applicazione	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	E. Murgia

Linea Campiglia – Piombino M.ma

**PIANO EMERGENZA INTERNO**  
**STAZIONE DI FIORENTINA DI PIOMBINO**

**PLANIMETRIA**

LEGENDA	
	Accessi carrabili per i mezzi di soccorso
	Punto di raccolta e smistamento dei soccorsi
	Naspi
	Attacco motopompa V.V.F.
	Locali potenzialmente pericolosi ai fini antincendio








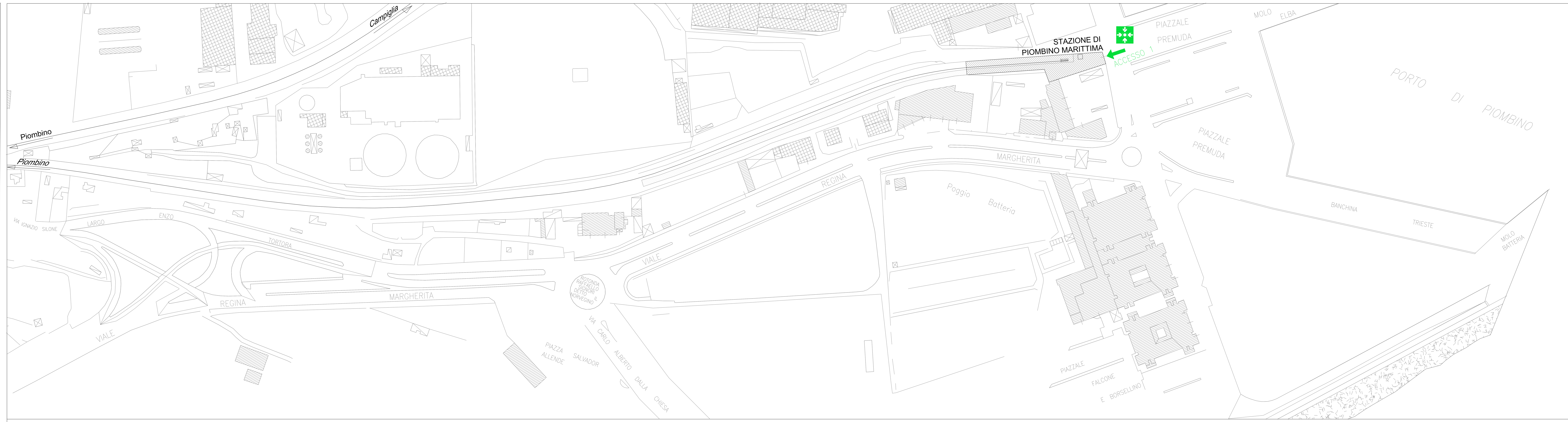


Linea Campiglia – Piombino M.ma

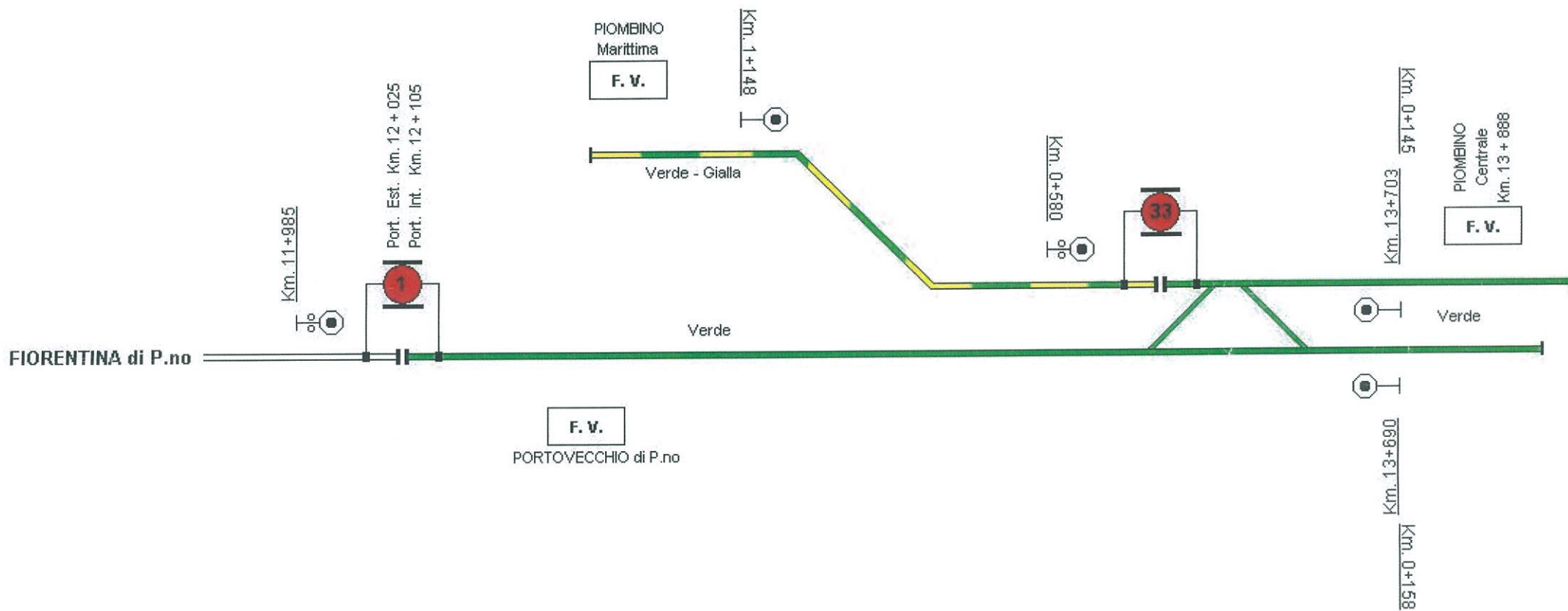
**PIANO EMERGENZA INTERNO**  
**STAZIONE DI PIOMBINO M.MA**

**PLANIMETRIA**

LEGENDA	
	Accessi carrabili per i mezzi di soccorso
	Punto di raccolta e smistamento dei soccorsi
	Naspi
	Attacco motopompa W.F.
	Locali potenzialmente pericolosi ai fini antincendio





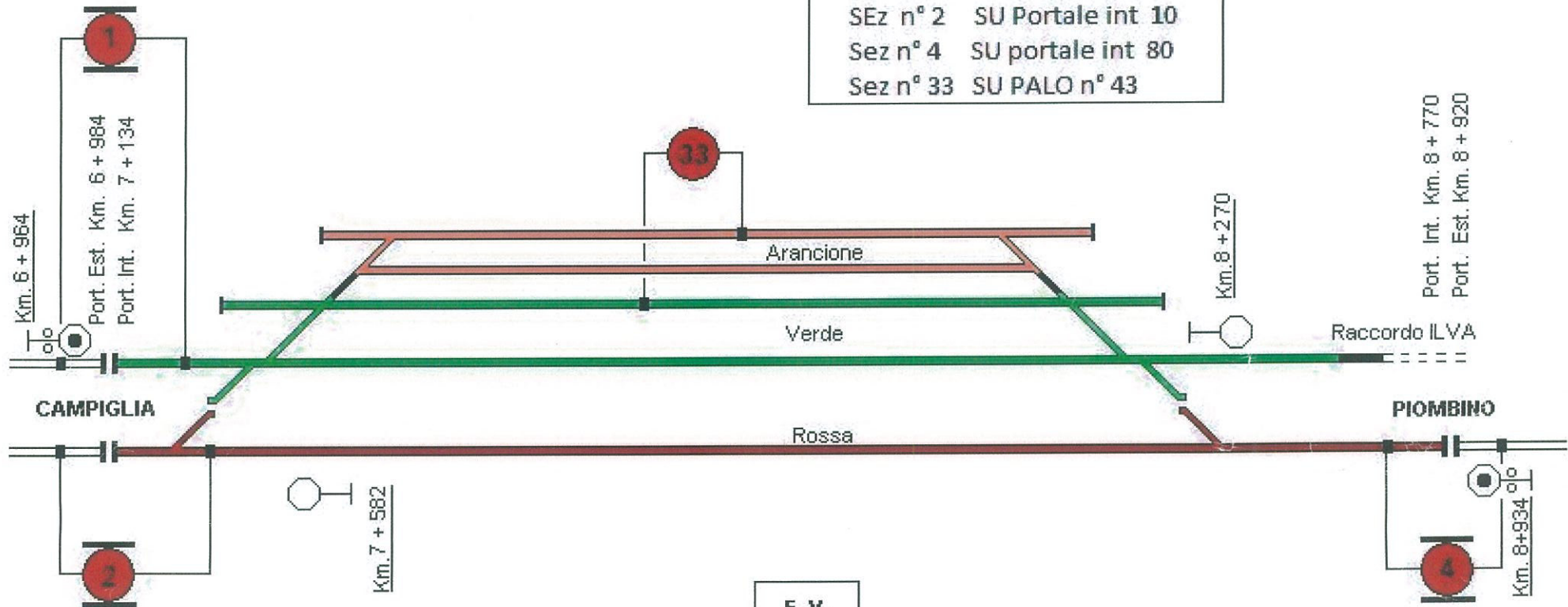


 <b>R.F.I. - Unità Territoriale Livorno</b> Reparto I.E. Livorno - Zona TE 20 Cecina	
<b>Stazione di PIOMBINO C.le</b>	<b>LO 2148</b>
Schema elettrico e suddivisione in zone della L.D.C.	Data <b>04/05/12</b>
	Firma 



### UBICAZIONE DEI SEZIONATORI

- Sez n° 1 SU Portale int 9
- SEz n° 2 SU Portale int 10
- Sez n° 4 SU portale int 80
- Sez n° 33 SU PALO n° 43



F. V.

Km. 7 + 914



R.F.I. - Unità Territoriale Livorno  
 Reparto I.E. Livorno - Zona TE 20 Cecina

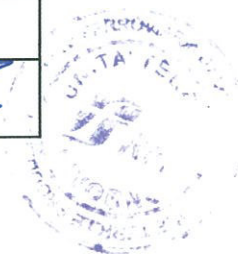
Stazione di **FIorentina di P.no**

LO 1323

Schema elettrico e  
 suddivisione in zone della L.D.C.

Data 05/03/2011

Firma 



STAZIONE DI FIORENTINA di PIOMBINO

Linea CAMPIGLIA - PIOMBINO

PLANIMETRIA  
ITINERARI SICURI  
ai sensi dell'art 6 DPR 469/78 (art 8 L. 191/74)

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Approvato
0		Emissione			

**Intervie** dove lo spazio libero rispetto la sagoma limite dei due binari è uguale o superiore a mt. 1,40. Su i binari adiacenti possono avvenire movimenti di treni e di manovre senza particolari restrizioni.

**Intervie** in cui lo spazio libero, rispetto la sagoma limite dei due binari è compreso fra cm. 70 e cm. 139. Tutto il personale che per ragione di lavoro si trovi nella necessità di accedere ad un'intervia di questo tipo, dovrà richiedere verbalmente di volta in volta l'autorizzazione al DM che regola la circolazione. Questi la potrà concedere solo in forma registrata, specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione.

Durante il periodo di validità dell'autorizzazione concessa, il DM che regola la circolazione potrà consentire movimenti di veicoli ferroviari su uno solo dei due binari delimitati l'intervia, a velocità non superiore a 30 km/h.

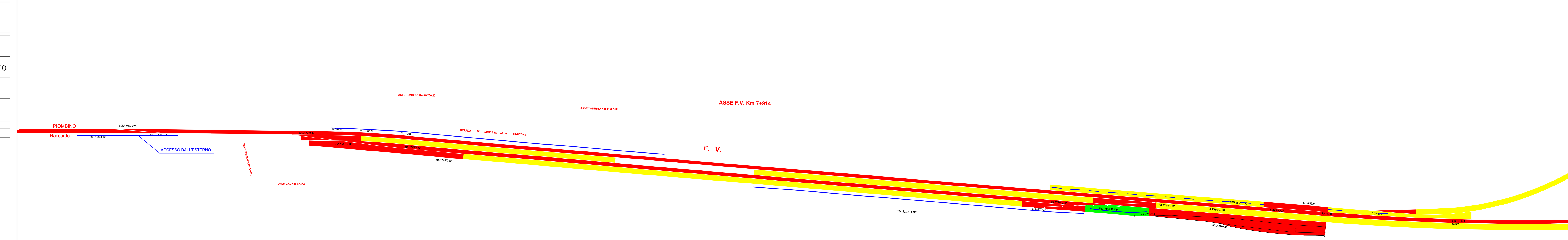
**Le Intervie** in cui lo spazio libero esistente fra la sagoma limite dei due binari è inferiore a cm. 70. In tale zona è vietato l'accesso ad ogni categoria di personale. Qualunque agente che si trovi nell'assoluta necessità di recarsi per motivi di servizio in questo tipo d'intervia, dovrà richiederlo verbalmente, di volta in volta l'autorizzazione al DM che regola la circolazione. Questi la potrà concedere solo in forma registrata, specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione.

Durante il periodo di validità dell'autorizzazione concessa, il DM che regola la circolazione non dovrà consentire movimenti di veicoli ferroviari su entrambi i binari delimitati l'intervia.

Allo scadere del termine di validità dell'autorizzazione concessa il DM potrà riprendere la normale circolazione sui binari adiacenti all'intervia medesima, si dovranno ripetere le procedure sopra riportate.

**Atraversamenti a raso.** L'attraversamento dei binari in corrispondenza dei passaggi a raso deve avvenire con un regime di protezione previsto dall'istruzione Protezione Cantieri.

Principali itinerari da percorrere in sicurezza.



**STAZIONE DI PIOMBINO**  
Binari di Piombino Centro

**Linea CAMPIGLIA - PIOMBINO**

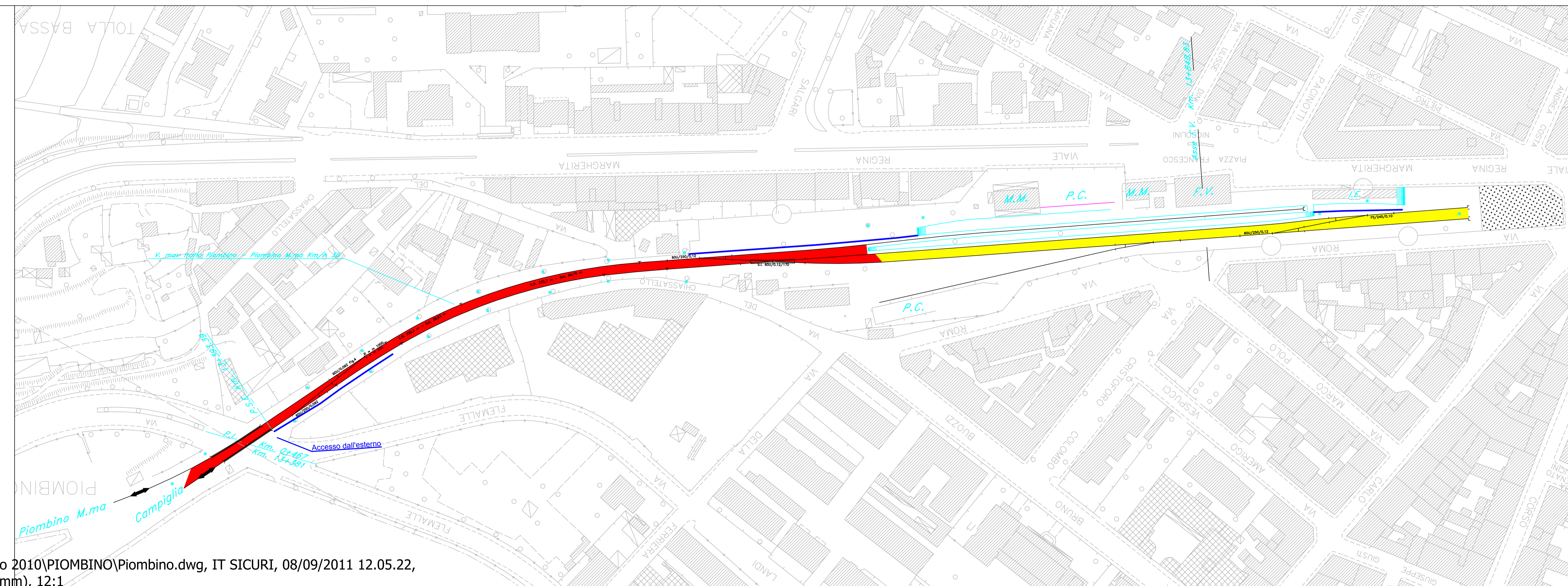
**PLANIMETRIA**  
**ITINERARI SICURI**  
ai sensi dell'art 6 DPR 469/78 (art 8 L. 191/74)

Tavola: UNICA

Scala:

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato	Approvato
0		Emissione			

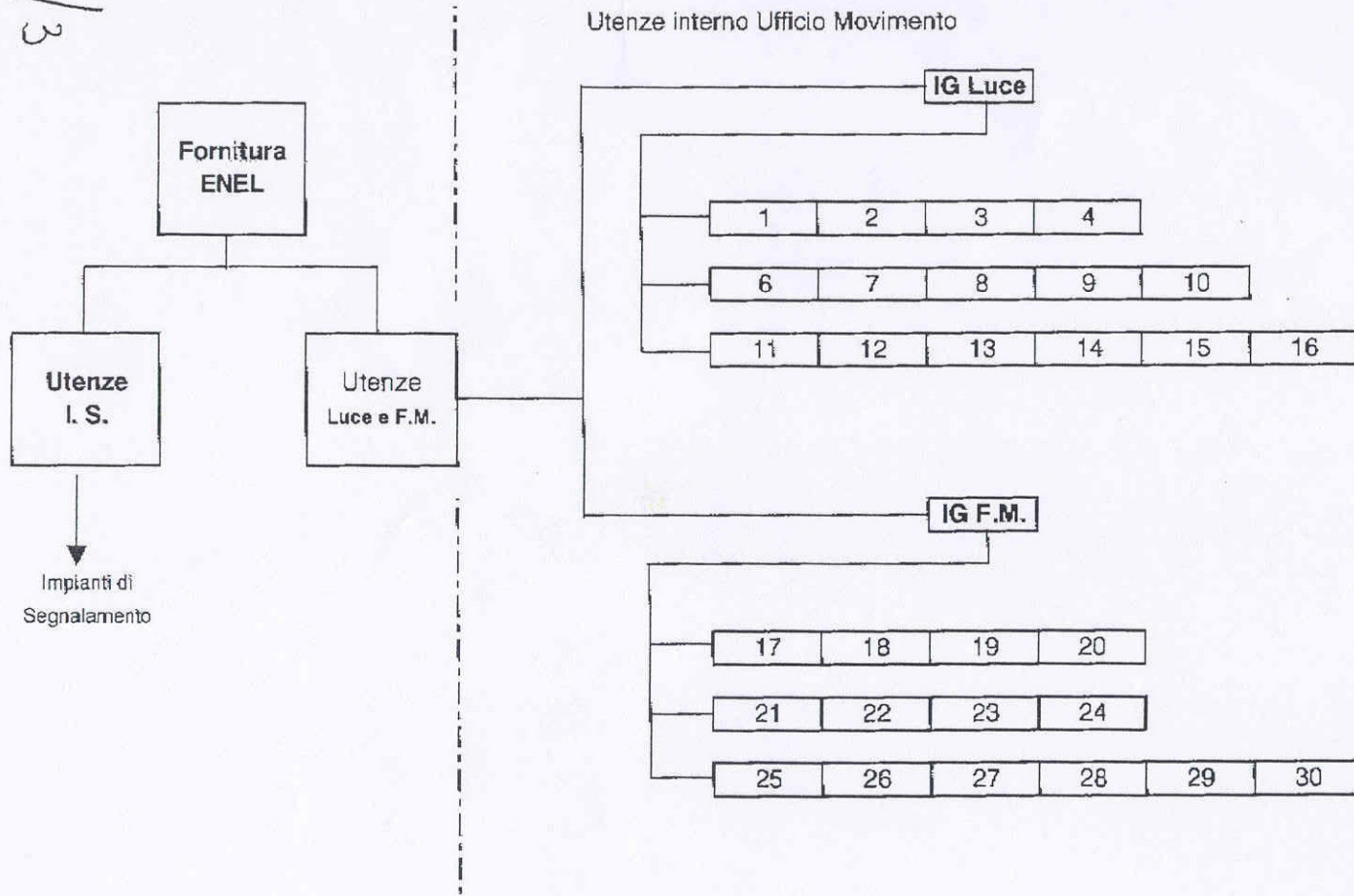
- Intervie dove lo spazio libero rispetto la sagoma limite dei due binari è uguale o superiore a mt. 1,40.  
Sui binari adiacenti possono avvenire movimenti di treni e di manovre senza particolari restrizioni
- Intervie in cui lo spazio libero, rispetto la sagoma limite dei due binari è compreso fra cm. 70 e cm. 139.  
Tutto il personale che per ragione di lavoro si trovi nella necessità di accedere ad un'intervia di questo tipo, dovrà richiedere verbalmente di volta in volta l'autorizzazione al DM che regola la circolazione. Questi la potrà concedere solo in forma registrata, specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione.  
Durante il periodo di validità dell'autorizzazione concessa, il DM che regola la circolazione potrà consentire movimenti di veicoli ferroviari su uno solo dei due binari delimitanti l'intervia, a velocità non superiore a 30 km/h.
- Le intervie in cui lo spazio libero esistente fra la sagoma limite dei due binari è inferiore a cm. 70.  
In tale zona è vietato l'accesso ad ogni categoria di personale. Qualunque agente che si trovi nell'assoluta necessità di recarsi per motivi di servizio in questo tipo d'intervia, dovrà richiedere verbalmente, di volta in volta l'autorizzazione al DM che regola la circolazione. Questi la potrà concedere solo in forma registrata, specificando l'ora di inizio e termine dell'autorizzazione.  
Durante il periodo di validità dell'autorizzazione concessa, il DM che regola la circolazione non dovrà consentire movimenti di veicoli ferroviari su entrambi i binari delimitanti l'intervia.  
Allo scadere del termine di validità dell'autorizzazione concessa il DM potrà riprendere la normale circolazione sui binari adiacenti all'intervia medesima, si dovranno ripetere le procedure sopra riportate.
- Attraversamenti a raso. Prima di attraversare ogni binario si deve guardare la linea nei due sensi (art. 6 dell'istruzione Protezione Cantieri) - L'attraversamento dei binari va fatto valutando preventivamente la tempestività della stazione rispetto al sopraggiungere di convogli (Norme di Comportamento emanate con Delibera DG.9/P.5.O.S.1 del 12/12/1981 in attuazione all'art. 31 della Legge 191/74)
- Principali itinerari da percorrere in sicurezza.



# SCHEMA A BLOCCHI UTENZE ELETTRICHE

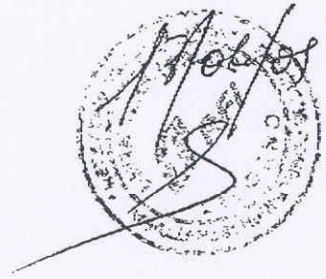
Stazione di FIORENTINA di P.no

3/3



## LEGENDA

Pos.	Utenza
<b>IG Luce</b>	Interruttore Generale ramo Luce
1	PIAZZALE
2	TORRE FARO 1
3	TORRE FARO 2
4	LUCE EMERGENZA
6	PUNTA SCAMBI
7	ILLUMINAZIONE STAZIONE
8	ILLUMINAZIONE STAZIONE
9	ILLUMINAZIONE STAZIONE
10	ILLUMINAZIONE STAZIONE
11	LUCE ESTERNA STAZIONE
12	PENSILINA
13	PRESE LUCE
14	PRESE LUCE
15	PALINE LUCE IV° BINARIO
16	PRESE LUCE
<b>IG F.M.</b>	Interruttore Generale ramo Forza Motrice
17	RISCALDATORE BRUCIATORE POMPA FOGNA
18	POMPA SCANTINATO
19	F.M. OFFICINA
20	PALINE - SALDATRICE (Verifica)
21	TORRE FARO 3 - PESA
22	ALIMENTAZIONE ARMADIO SEZIONATORI T.E.
23	TELEFONI
24	PALINE II° BINARIO
25	SCHEDARIO
26	TERMINALI
27	UTENZA NON IDENTIFICATA
28	COMPUTER M42
29	ALIMENTAZIONE ARMADIO D.O.T.E. PISA
30	UTENZA NON IDENTIFICATA



## PROCEDURE ORGANIZZATIVE

(p.m.)


### ALLEGATO N.5

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Autorizzato (RDTP)
1	31/12/2015	Emissione per applicazione	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	E. Murgia

## LISTA DI DISTRIBUZIONE DEL PGE

### ALLEGATO N.6

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto	Verificato (RSIGS)	Verificato (RTS)	Autorizzato (RDTP)
0	05/11/2010	Emissione per applicazione	D.Degli Innocenti	A.Pace	L. Del Gigia	C. Di Venuta
1	31/12/2015	Nuova emissione a schema P13	G.d.L.	J. Grossi F. Petito	---	E. Murgia

	<b>DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE FIRENZE</b>  <b>PGE Stazione di Campiglia M.ma</b>	
<b>RFI DPR DTP_FI_SIC</b>	<b>P 13 1 0</b>	Pagina 2 di 3

### Lista di Distribuzione del PGE:

Istituzione	Indirizzo
Prefettura Livorno	Piazza Unità d'Italia, 1 - 57123 Livorno
Regione Toscana	Via di Novoli 26 - Firenze
Provincia Livorno	Piazza del Municipio 4, - 57100 Livorno
Comune di Campiglia	Via Roma, 5 – 57021 Campiglia M.ma
Comando Regionale VV.FF.	Via Marsilio Ficino, 13 - 50132 (FI)
Comando Prov.le VV.FF.	Via dei Pelaghi - 57124 Livorno

### Destinatari interni (via Proton)

- Protezione Aziendale Nucleo di Firenze
- Gestione Operativa Territoriale Firenze
- Unità Territoriale Livorno
- Direttrice Asse Verticale Tirrenica
- Trenitalia Cargo – Area Tirrenica
- Trenitalia Passeggeri Nazionale/Internazionale
- Trenitalia Direzione Trasporto Regionale
- Trenitalia Frecciarossa
- Trenitalia Frecciargento
- Trenitalia Frecciabianca

### Imprese di Trasporto:

Impresa	Indirizzo
Captrain S.r.l.	Via Toffetti 104 - 20139 Milano
CFI - Compagnia ferroviaria Italiana S.p.A.	Via Salaria n.226 - 00198 Roma
CrossRail Italia S.r.l.	Scalo Ferroviario Dome Due Palazzo Uffici F.F. interno 206 - 28851 Beura Cardezza (VB)
Dinazzano Po S.p.A.	Piazza G.Marconi 11 - 42121 Reggio Emilia
Ferrotramviaria S.p.A.	Piazza Aldo Moro 50/b - 70100 Bari
Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.	Via Marino Boccanegra 15/2 - 16126 Genova
GTS Rail S.r.l.	Via del Tesoro 15 - 70132 Bari
InRail S.p.A.	Via Marino Boccanegra 15/2 - 16126 Genova
Interporto Servizi Cargo	Edificio Palazzina Ferroviaria - Interporto di Nola - 80035 Napoli

