FASCICOLO DEL RACCORDO

GESTORE COMPRENSORIALE UNICO
CEPIM S.p.A.

allacciato alla stazione di Castelguelfo

Linea Piacenza-Bologna

In vigore dal 04 Dicembre 2025

Informazione ad uso interno - Internal use information

INDICE

Riferimenti Legislativi e Normativi

PREMESSA

PARTE PRIMA

DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

RIFERIMENTI LEGISLATIVI E NORMATIVI		10
1.1	CARATTERISTICHE DELL'IMPIANTO DI RACCORDO	12
1.2	BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI	12
1.3	BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO	13
1.4	DEVIATOI	13
1.5	PENDENZA E RAGGI DI CURVATURA DEI BINARI	14
1.6	INTERVIE E SENTIERI SICURI	14
1.7	OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA	15
1.8	RECINZIONI E CHIUSURE	15
1.9	ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L.	15
1.10	MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO	15
1.11	IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE	16
1.12	IMPIANTO TELEFONICO	16
1.13	IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI	16
1.14	IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA	16
1.15	SEGNALETICA PARTICOLARE	17
1.16	BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI	18

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.17	**BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO**	**18**
1.18	**DEVIATOI**	**18**
1.19	**INTERVIE E SENTIERI SICURI**	**18**
1.20	**OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA**	**19**
1.21	**RECINZIONI E CHIUSURE**	**19**
1.22	**ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L.**	**19**
1.23	**MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO**	**19**
1.24	**IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE**	**20**
1.25	**IMPIANTO TELEFONICO**	**20**
1.26	**IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI**	**20**
1.27	**IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA**	**20**
1.28	**SEGNALETICA PARTICOLARE**	**20**
1.29	**BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI**	**21**
1.30	**BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO**	**21**
1.31	**DEVIATOI**	**22**
1.32	**INTERVIE E SENTIERI SICURI**	**22**
1.33	**OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA**	**22**
1.34	**RECINZIONI E CHIUSURE**	**23**
1.35	**ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L.**	**23**
1.36	**MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO**	**23**
1.37	**IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE**	**23**
1.38	**IMPIANTO TELEFONICO**	**23**
1.39	**IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI**	**24**

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.40 IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA 24

1.41 SEGNALETICA PARTICOLARE 24

1.42 BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI 25

1.43 BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO 26

1.44 DEVIATOI 26

1.45 INTERVIE E SENTIERI SICURI 26

1.46 OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA 27

1.47 RECINZIONI E CHIUSURE 27

1.48 ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L. 27

1.49 MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO 27

1.50 IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE 27

1.51 IMPIANTO TELEFONICO 27

1.52 IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI 28

1.53 IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA 28

1.54 SEGNALETICA PARTICOLARE 28

2.1 VEICOLI AMMESSI A CIRCOLARE SUL RACCORDO 29

2.2 APERTURA E CHIUSURA DEL CANCELLO DI ACCESSO AL RACCORDO 30

2.3 MESSA A DISPOSIZIONE DEI CARRI 30

Tirate di manovra 31
Circolazione dei veicoli 32
Esecuzione delle manovre 32
Mezzi e personale impiegati nelle manovre 33
Caratteristiche tecniche principali del mezzo 33
Inconvenienti in manovra 33
Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari 34
Tirate di manovra 34
Circolazione dei veicoli 35
Esecuzione delle manovre 35

Informazione ad uso interno - Internal use information

Mezzi e personale impiegati nelle manovre 37
Caratteristiche tecniche principali del mezzo 37
Inconvenienti in manovra 37
Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari 37
Norme per accedere al Raccordo 37
Tirate di manovra 38
Circolazione dei veicoli 39
Esecuzione delle manovre 39
Mezzi e personale impiegati nelle manovre 40
Caratteristiche tecniche principali del mezzo 41
Inconvenienti in manovra 41
Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari 41
Tirate di manovra 41
Circolazione dei veicoli 41
Esecuzione delle manovre 42
Modalità per l'accesso al raccordo 42
Stazionamento dei rotabili 42
Funzioni nelle manovre 42
Scambio dei materiali dai binari di stazione al raccordo e viceversa 42
Mezzi e personale addetto alle manovre 43
Caratteristiche tecniche principali del mezzo 43
Inconvenienti di manovra 43
Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari 43
Norme per accedere al Raccordo 43
Tirate di manovra 44
Circolazione dei veicoli 45
Esecuzione delle manovre 45
Mezzi e personale impiegati nelle manovre 46
Caratteristiche tecniche principali del mezzo 47
Inconvenienti in manovra 47
Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari 47

2.4 ATTRAVERSAMENTI STRADALI – PL 47

2.5 STAZIONAMENTO DEI ROTABILI 47

2.6 VALUTAZIONE DEI RISCHI 48

2.7 INCONVENIENTI DI MANOVRA 48

3.1 MEZZI DI TRAZIONE E PERSONALE ADDETTI ALLE MANOVRE 49

3.2 PERSONALE – FORMAZIONE E REQUISITI 49

3.2.1 PERSONALE 49

Informazione ad uso interno - Internal use information

3.2.2 FORMAZIONE E IDONEITA' PSICO-FISICHE 50

3.2.3 NOMINA DEGLI ISTRUTTORI DELL'IF 50

3.2.4 NOMINA DEI RESPONSABILI DELLA DISTRIBUZIONE DEGLI AGGIORNAMENTI E DELLE VERIFICHE SANITARIE 50

3.2.5 SCHEDA INDIVIDUALE PER AGENTE (COPIA ABILITAZIONE….SAN6……) 50

3.2.6 DISTRIBUZIONE DEI TESTI NORMATIVI E DEGLI AGGIORNAMENTI 50

3.2.7 SCHEDE DI DISTRIBUZIONE DEI TESTI NORMATIVI 50

3.2.8 INTERVENTI DI FORMAZIONE 50

3.3 MEZZI DI TRAZIONE – AMMISSIONE IN SERVIZIO E MANTENIMENTO DEGLI STANDARD 50

3.3.1 MEZZI DI TRAZIONE OPERANTI SUL RACCORDO 50

3.3.2 MANTENIMENTO DEGLI STANDARD 51

3.3.3 MANUTENZIONE 51

4.1 ELENCO DEGLI ALLEGATI 52

4.1.1 PLANIMETRIA; 52

4.1.2 PLANIMETRIA "ITINERARI SICURI" ED "INTERVIE" 52

4.1.3 PIANO SCHEMATICO; 52

4.1.4 PIANO EMERGENZA INTERNO 52

4.1.5 CONTRATTO RFI-RACCORDATO 52

4.1.6 VERBALE DI COOPERAZIONE, COORDINAMENTO E RECIPROCA INFORMAZIONE; 52

4.1.7 VERBALI DI VISITA AL RACCORDO (ART.9 E 10 DEL D.M. 4572 DEL 11/02/1970, E ART.8 DELLA DISPOSIZIONE RFI 36 DEL 10/10/2007); 52

4.1.8 ELENCO AGGIORNAMENTI; 52

4.1.9 PROSPETTO FIRME PER PRESA VISIONE FASCICOLO; 52

Informazione ad uso interno - Internal use information

4.1.10 PROSPETTO FIRME PER PRESA VISIONE AGGIORNAMENTO; 52

4.1.11 CARTELLA DI RACCOLTA DELLE PAGINE SOSTITUITE PER AGGIORNAMENTO. 52

Informazione ad uso interno - Internal use information

PREMESSA

Il presente Fascicolo del raccordo del GCU (Gestore Comprensoriale Unico) che comprende le imprese **CEPIM S.p.A.**, **Lanzi Trasporti srl**, **Autogas Nord spa** e **Fraro srl** come risulta dal mandato collettivo speciale con rappresentanza, è una raccolta contenente dati tecnici, disposizioni, prescrizioni e documenti di corredo relativi al raccordo e al suo esercizio secondo quanto riportato nelle DICC (Disposizioni, istruzioni e clausole contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati).

Il Fascicolo è redatto e aggiornato dal Raccordato in duplice copia ed è approvato da RFI. Esso si compone di quattro parti ed è tenuto in un contenitore a fogli sciolti affinché ogni pagina sia numerata e firmata.

Per gli aggiornamenti:

- le pagine nuove inserite saranno numerate e firmate;

- le pagine asportate saranno conservate in apposito raccoglitore posto alla fine del Fascicolo.

Una delle copie è consegnata ad RFI, l'altra è tenuta a disposizione, presso il raccordo, per la consultazione degli operatori, nonché dei soggetti incaricati delle verifiche e dei controlli.

Informazione ad uso interno - Internal use information

DEFINIZIONI E ACRONIMI

Fascicolo del Raccordo	Documento che descrive l'infrastruttura e l'esercizio del Raccordo Ferroviario, in termini di organizzazione, pianificazione di attività e risorse per la sicurezza.
Parti interessate	Soggetti, strutture o impianti interessati direttamente o indirettamente all'oggetto dell'esame.
Organizzazione sicurezza	Insieme delle attività e delle risorse umane e materiali necessarie della garantire il conseguimento degli obiettivi di sicurezza prefissati.
Sicurezza	Libertà da rischi inaccettabili di danni a persone e cose.
Audit	Esame sistematico e oggettivo finalizzato a determinare se le attività ed i servizi sono adeguati e se i risultati sono conformi ai piani di sicurezza.

A.N.S.F.	**A**genzia **N**azionale per la **S**icurezza delle **F**errovie
F.S.	**F**errovie dello **S**tato
I.F.N.	**I**nfrastruttura **F**erroviaria **N**azionale
R.F.I.	**R**ete **F**erroviaria **I**taliana S.p.A.
I.F.	**I**mpresa **F**erroviaria
R.C.T.	**R**egolamento per la **C**irculazione dei **T**reni
R.S.	**R**egolamento sui **S**egnali
P.G.O.S.	**P**refazione **G**enerale all'**O**rario di **S**ervizio
I.S.M.	**I**struzione per il **S**ervizio dei **M**anovratori
I.S.D.	**I**struzioni per il **S**ervizio dei **D**eviatori
I.P.C.L.	**I**struzione per il **P**ersonale di **C**ondotta **L**ocomotive
P.S.	**P**unta **S**cambio
T.L.	**T**raversa **L**imite dello scambio
V.C.C.R.I.	**V**erbale di **C**ooperazione **C**oordinamento e **R**eciproca **I**nformazione
S.G.S.	**S**istema di **G**estione della **S**icurezza
D.I.C.C.	**D**isposizioni, **I**struzioni e **C**lausole **C**ontrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati (RFI.AD/A0011/P/2010/0000967 del 13/09/2010)
N.E.R.	**N**orme **E**sercizio del **R**accordo
R.D.C.	**R**egolatore della **C**irculazione (ex Capo stazione)
R.U.C.	**R**esponsabile **U**nità **C**irculazione

Informazione ad uso interno - Internal use information

RIFERIMENTI LEGISLATIVI E NORMATIVI

A. Legge N° 1201/1968 Disposizioni concernenti i binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali che si diramano da impianti delle Ferrovie dello Stato.

La legge attribuisce alle F.S. la competenza ad autorizzare la costruzione e l'esercizio dei binari di raccordo; in merito essa prevede che:
- l'impianto e l'esercizio dei binari di raccordo e degli allacciamenti che si diramano da impianti delle F.S. devono essere autorizzati dalle F.S. medesime,
- per la costruzione e l'esercizio di tutti i raccordi devono essere applicate le norme di sicurezza stabilite per gli impianti simili delle F.S.,
- sono abrogate le vigenti disposizioni contrarie e incompatibili con la presente Legge.

B. D.M. N° 4572/1970 Applicazione della Legge N° 1201/1968

Il *Decreto del Ministro dei Trasporti* sancisce i principi enunciati dalla Legge N° 1201/1968 e la completa con disposizioni generali ad elevato valore legale e tecnico; inoltre incarica le F.S. ad emanare le necessarie *"Norme Specifiche di Applicazione"* che, nella fattispecie sono contenute nella delibera RFI.AD/A0011/P/2010/0000967 del 13/09/2010 riportata al punto D.

C. Competenza autorizzatoria, di controllo e di sicurezza trasferita ad RFI

Il DM 138T/2000 *(Atto di concessione della gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale)* attribuisce alle *Ferrovie dello Stato Spa* la Gestione della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, da realizzare con una *SpA*, autonoma e distinta .
A tal fine *Ferrovie dello Stato SpA* ha costituito *Rete Ferroviaria Italiana SpA,* alla quale sono trasferite anche le competenze a*utorizzatorie, di controllo e di sicurezza* delle attività ferroviarie.
RFI, quindi, regola anche i rapporti con le *Ditte Raccordate* rilasciando le autorizzazioni per la c*ostruzione,* le *modifiche e* l*'esercizi*o sui binari di raccordo ed espleta l'attività di vigilanza.

D. Delibera RFI.AD\A0011\P\2010\0000987 del 13/09/2010

Questa delibera contiene *Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali* per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati – *D.I.C.C.*
L'Art. 15 sancisce il principio che il *Raccordato* è tenuto ad osservare ed ottemperare:
a) a tutte le norme legislative, regolamentari e prescrizioni per la manutenzione e gestione degli impianti di raccordo, compresi gli adempimenti di competenza in materia di trasporti merci pericolose;

b) a tutte le norme regolamentari e legislative in materia di servizio ferroviario in genere, nonché specifiche in materia di sicurezza della circolazione, sicurezza del lavoro tutela ambientale, prevenzione per danni, infortuni, incendi, igiene, sanità e quant'altro attinente l'uso dell'impianto di raccordo ed il suo esercizio;

c) alle norme in vigore presso RFI relative all'esecuzione dei movimenti di manovra ed alle *Norme per l'esercizio dei Raccordi (NER)* rispetto alla movimentazione dei carri a mezzo di manovre sui binari della stazione ed in linea, nel caso di raccordo in linea, nonché alle caratteristiche ed ai requisiti richiesti per il personale addetto alla condotta e alla manovra, per i mezzi di trazione e per i rotabili.

Informazione ad uso interno - Internal use information

PARTE PRIMA

DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

1.1 CARATTERISTICHE DELL'IMPIANTO DI RACCORDO

Il raccordo **GCU (CePIM S.p.A.- Lanzi Trasporti srl**, **Autogas Nord spa e Fraro srl)** è allacciato ***alla stazione di Castelguelfo della linea Piacenza-Bologna, come da planimetria allegato n° 4.1.1*** e piano schematico allegato n° 4.1.3.

CEPIM S.P.A.

Il raccordo si dirama dai binari di presa e consegna individuati nel Fascio Base tramite i deviatoi:

a) **214 e 215 per quanto riguarda il raccordo dei magazzini Lotto 1/2/3/4/5**
b) **204 per quanto riguarda il raccordo del Piazzale Lotto 8 – Piazzale siderurgico**

I raccordi **NON** sono elettrificati.
Gli enti ed i binari di giurisdizione del raccordo sono evidenziati in verde sulla planimetria allegata e contengono curve di raggio inferiore a m. 150 ma non a mt. 100 mentre i binari del Fascio Base, sotto la piena responsabilità di RFI, sono indicati in **rosso**.

1.2 BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI

I binari esistenti all'interno del Raccordo e le relative funzioni sono indicati nel prospetto seguente.

1. RACCORDO MAGAZZINI LOTTI 1/2/3/4/5:

Binario	**Funzione e utilizzazione**	**Capacità (metri)**	**Lunghezza tra T.L. e cancello**	**Pendenza ‰ e lato**	**Manovre a spinta (lato)**	**Elettrificato**	**Strisce di sicurezza**
I Binario	scarico/carico	330	70	0 e 5	NO	NO	SI
Binario	Funzione e utilizzazione	Capacità (metri)	Lunghezza tra T.L. e cancello	Pendenza ‰ e lato	Manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Strisce di sicurezza
I Binario	scarico/carico	330	70	0 e 5	NO	NO	SI
II Binario	scarico/carico	330	70	0 e 5	NO	NO	SI

2. RACCORDO MAGAZZINO PIAZZALE LOTTO 8 - SIDERURGICI:

Binario	Funzione e utilizzazione	Capacità (metri)	Lunghezza tra T.L. e cancello	Pendenza ‰ e lato	Manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Strisce di sicurezza
I Binario	scarico/carico	260	210	---	NO	NO	NO
II Binario	scarico/carico	220	210	---	NO	NO	NO

Informazione ad uso interno - Internal use information

I binari/tratti di binario il fascio di presa e consegna, NON sono elettrificati. (descrivere le modalità di alimentazione e l'eventuale presenza di sezionatori, commutatori).

3. NUOVA RADICE TERMINAL CEPIM:

Binario	Funzione e utilizzazione	Capacità (metri)	Lunghezza tra T.L. e cancello	Pendenza ‰ e lato	Manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Strisce di sicurezza
Binario ingresso	---	105	110	0 e 5	NO	NO	---
Binario 1	---	778	---	0 e 1	NO	NO	--
Binario 2	---	750	---	0 e 1	NO	NO	--
Binario 3	---	750	---	0 e 1	NO	NO	--
Asta 1	---	570	---	0 e 1	NO	NO	--

I materiali dell'armamento sono costituiti da rotaie di tipo 60 UNI.
I paraurti dei binari tronchi 1, 2, 3 e asta 1 sono realizzati in ferro.
I binari/tratti di binario 1, 2, 3 e Asta 1 compresi gli scambi 1, 2, 3, 4 e S1 S2 S3 e S4, e il deviatoio fig.3 il fascio di presa e consegna, NON sono elettrificati.
Per accedere si dovranno eseguire le seguenti operazioni:

- *ricevere dal responsabile manovre dell'Interporto la chiave marca 38;*
- *introdurre la chiave 38 nel fermascambio del deviatoio n.209 manovrare ed estrarre la chiave 85;*
- *Introdurre la chiave 85 nell'apposita serratura e manovrare il deviatoio n.230 nella posizione voluta, a questo punto si può accedere ai binari tronchi.*
- *Accesso all'asta 1 tramite il deviatoio n.222 e raccordo Lanzi trasporti.*

1.3 BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO

All'interno del piazzale del Raccordo le attività di carico e scarico dei carri avvengono normalmente sui binari sopra indicati

1.4 DEVIATOI

Il collegamento con il binario di stazione/dorsale viene ottenuto:

1. RACCORDO MAGAZZINI LOTTI 1/2/3/4/5:

N°	TIPOLOGIA				
	Armamento	**Velocità max in deviata**	**Sistema di manovra**	**Cassa di manovra**	**Ferma scambio**
5	46 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
7	46 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
8	INGLESE DOPPIO	30 km/h	manuale	contrappeso	no

Informazione ad uso interno - Internal use information

N°	TIPOLOGIA				
	Armamento	**Velocità max in deviata**	**Sistema di manovra**	**Cassa di manovra**	**Ferma scambio**
4	50 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
6	50 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
9	50 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
10	50 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
11	50 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
12	50 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no

2. RACCORDO MAGAZZINO PIAZZALE LOTTO 8 - SIDERURGICI:

N°	TIPOLOGIA				
	Armamento	**Velocità max in deviata**	**Sistema di manovra**	**Cassa di manovra**	**Ferma scambio**
2	50 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no

3. NUOVA RADICE TERMINAL CEPIM

N°	TIPOLOGIA				
	Armamento	**Velocità max in deviata**	**Sistema di manovra**	**Cassa di manovra**	**Ferma scambio**
1	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
2	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
3	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
4	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
S1	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
S2	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
S3	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
S4	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
Fig.3	60 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.5 PENDENZA E RAGGI DI CURVATURA DEI BINARI

1. NUOVA RADICE TERMINAL CEPIM:

La pendenza dei binari di Stabilimento non è superiore al 1 per mille.
I raggi minimi di curvatura sono di metri 165 binario 1, metri 230 binario 2 e metri 205 binario 3.
Il raggio minimo di curvatura dell'Asta 1 è pari 150m.
La tratto di binario di collegamento tra il dev.1 e dev.2 è di raggio minimo metri 155.

1.6 INTERVIE E SENTIERI SICURI

Nel raccordo sono realizzati appositi sentieri pedonali, opportunamente segnalati sul terreno, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili. Detti sentieri sono riportati, a norma dell'art. 8 della L. 191/74 e 6 del DPR 469/1979, su apposita Planimetria in scala idonea allegato n° 4.1.2 al presente Fascicolo ed esposta anche nei luoghi accessibili al personale di servizio.
Nella planimetria sono individuate anche le intervie, in base alla loro accessibilità, rispetto alla sagoma limite dei due binari adiacenti. Dette intervie sono evidenziate sulla planimetria nel modo seguente:

- Velatura rossa (spazio libero rispetto alla sagoma limite < di cm 70), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra;
- Velatura gialla (spazio libero rispetto alla sagoma limite > di cm 70 e < a cm 139), accessibile solo se lo spostamento dei veicoli in manovra, preventivamente annunciato al personale in servizio, avvenga su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30 km/h;
- Velatura verde (spazio libero rispetto alla sagoma limite > o = a cm 140), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra.

1.7 OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA

Tutti gli Agenti dovranno prestare la massima attenzione durante lo svolgimento delle manovre in corrispondenza degli ostacoli fissi presenti, i quali, essendo a distanza inferiore a cm 158 dal bordo interno della più vicina rotaia, sono pericolosi per coloro che eventualmente si sporgessero oltre la sagoma dei materiali rotabili.
Al fine di permettere una facile e pronta individuazione, gli ostacoli stessi sono tinteggiati con strisce gialle e nere, dell'altezza di cm. 20 per un'altezza massima di metri 3 dal suolo.

1.8 RECINZIONI E CHIUSURE

L'accesso al raccordo è dotato di apposito cancello normalmente chiuso, le cui modalità di apertura sono riportate al punto 2.2 a pag.n° 11.

1. NUOVA RADICE TERMINAL CEPIM:

Il nuovo raccordo è delimitato da un cancello virtuale indicato con la lettera "B".

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.9 ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L.

All'interno del raccordo non esistono/esistono binari (descrivere quali) posti a raso e non esistono/esistono passaggi a livello (P.L.) o specifici attraversamenti stradali.
Le modalità per l'attraversamento sono descritte nel capitolo 2.7.

1.10 MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO

1. RACCORDO MAGAZZINI LOTTI 1/2/3/4/5:

Binario	Piattaforme scarico gravità	Ponte a bilico	Profilo limite di carico	Altre attrezzature/ caratteristiche
I Binario	===	===	===	Tronco con paraurti

Il paraurti del binario tronco è realizzato in ferro.

2. RACCORDO MAGAZZINO PIAZZALE LOTTO 8 - SIDERURGICI:

Binario	Piattaforme scarico gravità	Ponte a bilico	Profilo limite di carico	Altre attrezzature/ caratteristiche
I Binario	===	===	===	Tronco con paraurti
II Binario	===	===	===	Tronco con paraurti

I paraurti dei binari tronchi sono realizzati in cemento armato.

3. NUOVA RADICE TERMINAL CEPIM:

Binario	Piattaforme scarico gravità	Ponte a bilico	Profilo limite di carico	Altre attrezzature/ caratteristiche
Binario 1	===	===	===	Tronco con paraurti
Binario 2	===	===	===	Tronco con paraurti
Binario 3	===	===	===	Tronco con paraurti

I paraurti dei binari 1, 2, 3 e il tronchino di binario in uscita dev.2 sono realizzati in ferro.

1.11 IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE

Il piazzale interno del Raccordo è dotato/non dotato di adeguato impianto di illuminazione.
L'accensione e lo spegnimento delle luci avvengono con modalità 'crepuscolare'.

1.12 IMPIANTO TELEFONICO

Il **Regolatore della Circolazione/DCO di Castelguelfo** è raggiungibile al numero **GSRM-3138094904.**

Informazione ad uso interno - Internal use information

Soggetto	Ubicazione/Numero	Utente	Utilizzazione
CePIM – telefonia fissa	0521 615711 – fax 0521 618719	Centralino Direzionale CEPIM	Comunicazioni esterne/emergenze
R.F.I. Castelguelfo - telefonia fissa	0521 619133	Capo Stazione	
R.F.I. Castelguelfo - cellulare	31380.94904	Capo Stazione	
MIST	348 8962102	Capo Cantiere	
Capo Turno MIST	348 7107229	Capo Turno	

1.13 IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI

Nello stabilimento raccordato **NON** vengono trasportate merci pericolose.
Nel caso di incendio a qualsiasi struttura interna del Raccordo occorre chiedere l'intervento del personale del raccordo presente nei locali di ingresso presso il quale è depositato il Piano di Emergenza Interno (**allegato 2**) dello Stabilimento con i relativi provvedimenti da adottare.
In caso di necessità chiamare il **115**.

1.14 IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA

(omiss)

1.15 SEGNALETICA PARTICOLARE

(omiss)

Informazione ad uso interno - Internal use information

LANZI TRASPORTI SRL

Il raccordo gestito dalla Società Lanzi Trasporti srl si dirama tramite deviatoio n. 222 dai binari dcl "fascio base" dell'Interporto di Parma mediante i deviatoi n.1 e n. 2, come riportato nella planimetria del raccordo.
Il raccordo non è elettrificato.
Gli enti ed i binari di giurisdizione del raccordo sono evidenziati **in verde** sulla planimetria allegata contengono curve di raggio inferiore a m. 150 ma non inferiore a raggio m. 100, mentre i binari del Fascio Base, sotto la piena responsabilità di RFI, sono indicati in rosso e i binari di proprietà di CePIM
S.p.A. sono indicati in marrone.

1.16 BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI

I binari esistenti all'interno del Raccordo e le relative funzioni sono indicate nel prospetto seguente.

Binario	Funzione e utilizzazione	Capacità (metri)	Lunghezza tra T.L. e cancello	Pendenza ‰ e lato	Manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Strisce di sicurezza
I Binario	scarico/carico	330	70	0 e 5	Consentite	NO	SI
II Binario	scarico/carico	330	70	0 e 5	Consentite	NO	SI
III Binario	scarico/carico	392	---	0 e 5	Consentite	NO	--
IV Binario	scarico/carico	98	---	0 e 5	Consentite	NO	--
Veggia 1	scarico/carico	337	---	0 e 5	Consentite	NO	--

I binari/tratti di binario, il fascio di presa e consegna, NON sono elettrificati.

1.17 BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO

All'interno del piazzale del Raccordo le attività di carico e scarico dei carri avvengono normalmente sui binari sopra indicati

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.18 DEVIATOI

Nella zona ove opera il personale di manovra esistono i deviatoi elencati nel prospetto seguente.

N°	TIPOLOGIA				
	Armamento	**Velocità max in deviata**	**Sistema di manovra**	**Cassa di manovra**	**Ferma scambio**
1	46 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
2	46 UNI	30 km/h	manuale	contrappeso	no
3	50 UNI	6 km/h	manuale	Contrappeso a raso	no
4	50 UNI	6 km/h	manuale	Contrappeso a raso	no

1.19 INTERVIE E SENTIERI SICURI

Nel raccordo sono realizzati appositi sentieri pedonali, opportunamente segnalati sul terreno, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili. Detti sentieri sono riportati, a norma dell'art. 8 della L. 191/74 e 6 del DPR 469/1979, su apposita Planimetria in scala idonea allegato n° 4.1.2 al presente Fascicolo ed esposta anche nei luoghi accessibili al personale di servizio.
Nella planimetria sono individuate anche le intervie, in base alla loro accessibilità, rispetto alla sagoma limite dei due binari adiacenti. Dette intervie sono evidenziate sulla planimetria nel modo seguente:

- Velatura rossa (spazio libero rispetto alla sagoma limite < di cm 70), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra;
- Velatura gialla (spazio libero rispetto alla sagoma limite > di cm 70 e < a cm 139), accessibile solo se lo spostamento dei veicoli in manovra, preventivamente annunciato al personale in servizio, avvenga su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30 km/h;
- Velatura verde (spazio libero rispetto alla sagoma limite > o = a cm 140), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra.

1.20 OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA

Tutti gli Agenti dovranno prestare la massima attenzione durante lo svolgimento delle manovre in corrispondenza degli ostacoli fissi presenti, i quali, essendo a distanza inferiore a cm 158 dal bordo interno della più vicina rotaia, sono pericolosi per coloro che eventualmente si sporgessero oltre la sagoma dei materiali rotabili.
Al fine di permettere una facile e pronta individuazione, gli ostacoli stessi sono tinteggiati con strisce gialle e nere, dell'altezza di cm. 20 per un'altezza massima di metri 3 dal suolo.

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.21 RECINZIONI E CHIUSURE

L'accesso al raccordo è dotato di apposito cancello normalmente chiuso, le cui modalità di apertura sono riportate al punto 2.2 a pag.n° 11.

1.22 ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L.

All'interno del raccordo non esistono attraversamenti stradali.

1.23 MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO

Binario	**Piattaforme scarico gravità**	**Ponte a bilico**	**Profilo limite di carico**	**Altre attrezzature/ caratteristiche**
I Binario	═══	═══	═══	Tronco con paraurti
II Binario	═══	═══	═══	Tronco con paraurti
III Binario	═══	═══	═══	Tratto con curva raggio 100m con controrotaia, tronco con paraurti
IV Binario	═══	═══	═══	Tratto con curva R 100m con controrotaia, tronco paraurti
Veggia 1	═══	═══	═══	Binario con paraurti al km 0+337 circa, presenza deviatoio altro al km 0+048

1.24 IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE

Il piazzale interno del Raccordo è dotato/non dotato di adeguato impianto di illuminazione. L'accensione e lo spegnimento delle luci avvengono con modalità 'crepuscolare'.

1.25 IMPIANTO TELEFONICO

Il **Regolatore della Circolazione/DCO di Castelguelfo** è raggiungibile al numero **GSRM-3138094904.**

Soggetto	Ubicazione/Numero	Utente	Utilizzazione
Telefonia fissa	0521 615021 – fax 0521 615291	Ufficio Stabilimento	Comunicazioni esterne/emergenze
R.F.I. Castelguelfo - telefonia fissa	0521 619133	Capo Stazione	
R.F.I. Castelguelfo - cellulare	31380.94904	Capo Stazione	
MIST	348 8962102	Capo Cantiere	
Capo Turno MIST	348 7107229	Capo Turno	

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.26 IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI

Nello stabilimento raccordato **NON** vengono trasportate merci pericolose.
Nel caso di incendio a qualsiasi struttura interna del Raccordo occorre chiedere l'intervento del personale del raccordo presente nei locali di ingresso presso il quale è depositato il Piano di Emergenza Interno (**allegato 2**) dello Stabilimento con i relativi provvedimenti da adottare.
In caso di necessità chiamare il **115**.

1.27 IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA

(omiss)

1.28 SEGNALETICA PARTICOLARE

(omissis)

Informazione ad uso interno - Internal use information

AUTOGAS NORD SPA

Il raccordo si dirama dai binari di presa e consegna individuati nel Fascio Base tramite un deviatoio inglese doppio, munito di due chiavi coniugate marca (81/91), la cui posizione di indipendenza e normale istradamento è per il tronchino di sicurezza; di un fermadeviatoio tipo FS ad una chiave marca (91).
Nel punto indicato con la lettera (K) sul piano allegato, vi sono due scarpe fermacarri a doppio profilo, munite di serratura tipo FS a due chiavi coniugate marca (9/81), per assicurare le scarpe stesse nella sua posizione normale di via impedita.
La chiave marca (9), che si renderà libera quando il deviatoio inglese doppio è assicurato nella sua posizione normale di istradamento per il tronchino di sicurezza, le scarpe fermacarri si troveranno assicurate nella loro posizione normale di via impedita, sarà custodita, dal Responsabile delle manovre, all'interno del fabbricato ubicato alla radice del Fascio Base.
Gli enti ed i binari di giurisdizione del raccordo sono evidenziati **in verde** sulla planimetria allegata e contengono curve di raggio inferiore a m. 150 ma non a mt. 100 mentre i binari del Fascio Base, sotto la piena responsabilità di RFI, sono indicati in rosso.
Il raccordo NON è elettrificato.

1.29 BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI

I binari esistenti all'interno del Raccordo e le relative funzioni sono indicate nel prospetto seguente.

Binario	Funzione e utilizzazione	Capacità (metri)	Lunghezza tra T.L. e cancello	Pendenza ‰ e lato	Manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Strisce di sicurezza
P/C Vuoto partenza, arrivo	Stazionamento	295		5 lato raccordo base	NO	NO	NO
P/C Vuoto partenza, arrivo	Stazionamento	295		5 lato raccordo base	NO	NO	NO
P. lato Taro	Stazionamento	185		In piano	NO	NO	NO
P. lato azienda	Stazionamento	185		In piano	NO	NO	NO
Stretta / Travaso 1	Stazionamento / travaso	340		In piano	NO	NO	NO
Larga / Travaso 2	Stazionamento / travaso	360		In piano	NO	NO	NO

I binari/tratti di binario, il fascio di presa e consegna, NON sono elettrificati.

1.30 BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO

All'interno del piazzale del Raccordo le attività di carico e scarico dei carri avvengono normalmente sui binari sopra indicati.

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.31 DEVIATOI

Nella zona ove opera il personale di manovra esistono i deviatoi elencati nel prospetto seguente.

N°	TIPOLOGIA				
	Armamento	Velocità max in deviata	Sistema di manovra	Cassa di manovra	Ferma scambio
1	46	6 km/h	manuale	No	no
2	46	6 km/h	manuale	No	no
3	50	6 km/h	manuale	No	no
4	50	6 km/h	manuale	No	no
5	46	6 km/h	manuale	No	no
6	46	6 km/h	manuale	No	no
7	46	6 km/h	manuale	No	no
8	46	6 km/h	manuale	No	no
9	46	6 km/h	manuale	No	no
10	50	6 km/h	manuale	No	no
11	46	6 km/h	manuale	No	no
12	46	6 km/h	manuale	No	no
13	50	6 km/h	manuale	No	no
14	50	6 km/h	manuale	No	no

1.32 INTERVIE E SENTIERI SICURI

Nel raccordo sono realizzati appositi sentieri pedonali, opportunamente segnalati sul terreno, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili. Detti sentieri sono riportati, a norma dell'art. 8 della L. 191/74 e 6 del DPR 469/1979, su apposita Planimetria in scala idonea allegato n° 4.1.2 al presente Fascicolo ed esposta anche nei luoghi accessibili al personale di servizio.
Nella planimetria sono individuate anche le intervie, in base alla loro accessibilità, rispetto alla sagoma limite dei due binari adiacenti. Dette intervie sono evidenziate sulla planimetria nel modo seguente:

- Velatura rossa (spazio libero rispetto alla sagoma limite < di cm 70), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra;
- Velatura gialla (spazio libero rispetto alla sagoma limite > di cm 70 e < a cm 139), accessibile solo se lo spostamento dei veicoli in manovra, preventivamente annunciato al personale in servizio, avvenga su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30

Informazione ad uso interno - Internal use information

km/h;

- Velatura verde (spazio libero rispetto alla sagoma limite > o = a cm 140), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra.

1.33 OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA

Tutti gli Agenti dovranno prestare la massima attenzione durante lo svolgimento delle manovre in corrispondenza degli ostacoli fissi presenti, i quali, essendo a distanza inferiore a cm 158 dal bordo interno della più vicina rotaia, sono pericolosi per coloro che eventualmente si sporgessero oltre la sagoma dei materiali rotabili.
Al fine di permettere una facile e pronta individuazione, gli ostacoli stessi sono tinteggiati con strisce gialle e nere, dell'altezza di cm. 20 per un'altezza massima di metri 3 dal suolo.

1.34 RECINZIONI E CHIUSURE

L'accesso al raccordo è dotato di apposito cancello normalmente chiuso, le cui modalità di apertura sono riportate al punto 2.2 a pag.n° 11.

1.35 ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L.

All'interno del raccordo non esistono attraversamenti stradali.

1.36 MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO

Binario	Piattaforme scarico gravità	Ponte a bilico	Profilo limite di carico	Altre attrezzature/ caratteristiche
P/C Vuoto, pieno, partenza, arrivo	NO	SI	NO	Ponte a bilico per pesatura delle ferrocisterne
P. lato Taro	NO	NO	NO	Tronco con paraurti
P. lato azienda	NO	SI	NO	Tronco con paraurti
Stretta / Travaso 1	NO	NO	NO	Curv. Raggio 120 m tronco con paraurti per scarico ferrocisterne
Larga / Travaso 2	NO	NO	NO	Curv. Raggio 120 m tronco con paraurti per scarico ferrocisterne

1.37 IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE

Il piazzale interno del Raccordo è dotato/non dotato di adeguato impianto di illuminazione.
L'accensione e lo spegnimento delle luci avvengono con modalità 'crepuscolare'.

1.38 IMPIANTO TELEFONICO

Il **Regolatore della Circolazione/DCO di Castelguelfo** è raggiungibile al numero **GSRM-3138094904.**

Soggetto	**Ubicazione/Numero**	**Utente**	**Utilizzazione**
Autogas Nord spa – telefonia fissa	0521 614 411	Ufficio Stabilimento	Comunicazioni esterne/emergenze
R.F.I. Castelguelfo - telefonia fissa	0521 619133	Capo Stazione	

Informazione ad uso interno - Internal use information

R.F.I. Castelguelfo - cellulare	31380.94904	Capo Stazione	
MIST	348 8962102	Capo Cantiere	

Soggetto	**Ubicazione/Numero**	**Utente**	**Utilizzazione**
Capo Turno MIST	348 7107229	Capo Turno	

1.39 IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI

Nello stabilimento raccordato vengono trasportate merci pericolose.
Nel caso di incendio a qualsiasi struttura interna del Raccordo occorre chiedere l'intervento del personale del raccordo presente nei locali di ingresso presso il quale è depositato il Piano di Emergenza Interno (**allegato 2**) dello Stabilimento con i relativi provvedimenti da adottare.
In caso di necessità chiamare il **115**.

1.40 IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA

(omiss)

1.41 SEGNALETICA PARTICOLARE

(omissis)

Informazione ad uso interno - Internal use information

FRARO COSTRUZIONI EDILI SRL

Il raccordo in oggetto risulta così costituito:

a) Impianti F.S. e della Società Ce.P.l.M.
Il Raccordo si dirama dal binario di proprietà della Società Ce.P.l.M. che a sua volta si dirama dall'Impianto F.S. denominato Interporlo di Parma, costituito da:

- *Binario di dorsale, che collega l'Interporlo alla stazione F.S. di Castelguelfo.*
- *Fascio base*
- *Terminal Container*

Tutti gli impianti F .S. sono indicati in rosso nella planimetria allegata. Gli impianti di proprietà della Società Ce.P.l.M., interessati dall'innesto del raccordo in oggetto, sono indicati in terra di Siena.

b) Impianti della Società FRARO
L'impianto è costituito da due binari, con materiale d'armamento del tipo 50 UNI o similare, e da uno scambio evidenziati in verde sul piano allegato all'interno dello stabilimento. Il deviatoio semplice d'innesto del raccordo è dotato di un fermadeviatoio tipo FS a due chiavi coniugate marca (40/87), per assicurare il deviatoio stesso nella sua posizione normale di libera circolazione sul binario Ce.P.l.M.
Nel punto indicato con la lettera (K) sul piano allegato, vi è una scarpa fermacarri a doppio profilo, munita di serratura tipo FS a chiave marca (87), per assicurare la scarpa stessa nella sua posizione normale di via impedita. La chiave marca (40), che si renderà libera quando il deviatoio d'innesto del raccordo e la scarpa fermacarri si troveranno assicurati nella loro posizione normale, sarà custodita dal Responsabile delle manovre. La chiave di scorta sarà conservata in apposita rastrelliera posta all'interno del fabbricato ubicato in prossimità della radice del fascio base.
All'estremità di ogni binario tronco all'interno dello stabilimento vi è un paraurti di tipo in uso presso RFI.
Gli Impianti costituenti il Raccordo hanno una pendenza del 7.6 ‰ dal deviatoio di innesto alla traversa limite dei due binari, dalla traversa limite dei binari ai paraurti sono posati in orizzontale.
Il personale di manovra dovrà provvedere alla immobilizzazione dei veicoli, secondo quanto previsto dall'art. 28.4 ISM.

Il raccordo NON è elettrificato.

Gli enti ed i binari di giurisdizione del raccordo non contengono curve di raggio inferiore a metri 150

Informazione ad uso interno - Internal use information

1.42 BINARI, FASCIO DI PRESA E CONSEGNA, FASCI DI BINARI

I binari esistenti all'interno del Raccordo e le relative funzioni sono indicate nel prospetto seguente.

Binario	Funzione e utilizzazione	Capacità (metri)	Pendenza ‰ e lato	Manovre a spinta (lato)	Elettrificato	Strisce di sicurezza
I Binario (interno)	scarico/carico	195	In piano	Vietate	NO	SI
II Binario (esterno)	scarico/carico	201	In piano	Vietate	NO	SI
Binario Ingresso	Stazionamento, carico/scarico	189	7,6	Vietate	NO	SI

I binari/tratti di binario, il fascio di presa e consegna, NON sono elettrificati.

1.43 BINARI ADIBITI AL CARICO E SCARICO

All'interno del piazzale del Raccordo le attività di carico e scarico dei carri avvengono normalmente sui binari sopra indicati

1.44 DEVIATOI

Nella zona ove opera il personale di manovra esistono i deviatoi elencati nel prospetto seguente.

N°	TIPOLOGIA				
	Armamento	Velocità max in deviata	Sistema di manovra	Cassa di manovra	Ferma scambio
2	50 UNI	5 km/h	Manuale in fossa	no	no

1.45 INTERVIE E SENTIERI SICURI

Nel raccordo sono realizzati appositi sentieri pedonali, opportunamente segnalati sul terreno, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili. Detti sentieri sono riportati, a norma dell'art. 8 della L. 191/74 e 6 del DPR 469/1979, su apposita Planimetria in scala idonea allegato n° 4.1.2 al presente Fascicolo ed esposta anche nei luoghi accessibili al personale di servizio.
Nella planimetria sono individuate anche le intervie, in base alla loro accessibilità, rispetto alla sagoma limite dei due binari adiacenti. Dette intervie sono evidenziate sulla planimetria nel modo seguente:

- Velatura rossa (spazio libero rispetto alla sagoma limite < di cm 70), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra;
- Velatura gialla (spazio libero rispetto alla sagoma limite > di cm 70 e < a cm 139), accessibile solo se lo spostamento dei veicoli in manovra, preventivamente annunciato al personale in servizio, avvenga su uno solo dei due binari e con velocità non superiore a 30 km/h;

Informazione ad uso interno - Internal use information

- Velatura verde (spazio libero rispetto alla sagoma limite > o = a cm 140), accessibile solo se su entrambe i binari non vi siano veicoli in manovra.

1.46 OSTACOLI A DISTANZA RIDOTTA

Allo scopo di evitare infortuni, tutti gli agenti impegnati nella manovra dovranno prestare la massima attenzione al varco di ingresso al terminal coperto che potrebbe costituire pericolo per coloro che dovessero sporgersi oltre la sagoma del materiale rotabile. Al fine di permettere una facile e pronta individuazione degli ostacoli stessi che si trovano a distanza inferiore a m 1.50 dal binario, questi sono stati tinteggiati con strisce gialle/nere.

1.47 RECINZIONI E CHIUSURE

L'accesso al raccordo è dotato di apposito cancello normalmente chiuso, le cui modalità di apertura sono riportate al punto 2.2 a pag.n° 11.

1.48 ATTRAVERSAMENTI STRADALI O P.L.

All'interno del raccordo non esistono passaggi a livello (P.L.) o specifici attraversamenti stradali.

1.49 MECCANISMI INTERNI DEL RACCORDO

Binario	**Piattaforme scarico gravità**	**Ponte a bilico**	**Profilo limite di carico**	**Altre attrezzature/ caratteristiche**
I Binario	═══	═══	═══	Scambio in fossa
II Binario	═══	═══	═══	Scambio in fossa
Binario Ingresso	═══	═══	═══	Scambio in fossa

1.50 IMPIANTO D'ILLUMINAZIONE

Il piazzale interno del Raccordo è dotato/non dotato di adeguato impianto di illuminazione. L'accensione e lo spegnimento delle luci avvengono con modalità 'crepuscolare'.

1.51 IMPIANTO TELEFONICO

Il **Regolatore della Circolazione/DCO di Castelguelfo** è raggiungibile al numero **GSRM-3138094904.**

Soggetto	Ubicazione/Numero	Utente	Utilizzazione
Telefonia fissa	0521 985464	Sorveglianza	Comunicazioni interne /emergenze

Informazione ad uso interno - Internal use information

Soggetto	Ubicazione/Numero	Utente	Utilizzazione
IF TRENITALIA	313-8349144	Tecnico Polifunzionale	Comunicazioni di servizio

1.52 IMPIANTI E MEZZI PER ESTINZIONE INCENDI

La ditta proprietaria o la ditta che ha in uso il raccordo sono specializzate nel carico e scarico di vagoni ferroviari a 2/4 assi. Le operazioni di carico/scarico avvengono normalmente sul binario interno e solo in parte sulla sua prosecuzione esterna da piazzale.
In tutti i casi di emergenza a occorre rispettare quanto riportato nel **Piano Emergenza Interno** della impresa che ha in gestione il raccordo. Lo stabilimento è dotato di n° 5 idranti in cassetta adiacenti ai binari di carico/scarico, distanziati di circa 50 metri I' uno dall' altro.

1.53 IMPIANTI DI VIDEO-SORVEGLIANZA

(omiss)

1.54 SEGNALETICA PARTICOLARE

(omissis)

Informazione ad uso interno - Internal use information

PARTE SECONDA

NORME ESERCIZIO DEL RACCORDO (NER)

2.1 VEICOLI AMMESSI A CIRCOLARE SUL RACCORDO

A) Caso di assenza di curve di raggio inferiore a metri 150
Considerato che il raccordo oggetto del presente atto non contiene, per la parte di impianti interna al recinto ferroviario, curve di raggio inferiore a metri 150, a norma delle vigenti disposizioni si stabilisce che su detti impianti interni possono essere ammessi a transitare, con gli organi di attacco regolarmente agganciati, i seguenti veicoli verificati da R.F.I., soddisfacenti alle "Condizioni Generali per la circolazione sulle linee F.S." ed alle "Condizioni Generali di accesso all'infrastruttura", ed appartenenti alle sole Imprese Ferroviarie certificate da R.F.I.:
a) tutti i carri ammessi sulle linee gestite da R.F.I.;
b) tutte le carrozze, bagagliai e postali omologati F.S.;
c) i trasporti su carri congiunti soddisfacenti alle condizioni generali vigenti per la circolazione sulle linee gestite da R.F.I.-

B) Caso di esistenza di curve di raggio inferiore a metri 150 ma non a m. 70
Considerato che i binari interni allo stabilimento della Raccordata contengono curve di raggio inferiore a m. 150 ma non a m. 70, a norma delle vigenti disposizioni si stabilisce che sui binari stessi possono essere ammessi a transitare, con le limitazioni per le locomotive di cui al successivo punto C), i seguenti veicoli verificati da R.F.I., soddisfacenti alle "Condizioni Generali per la circolazione sulle linee F.S." ed alle "Condizioni Generali di accesso all'infrastruttura", ed appartenenti alle sole Imprese Ferroviarie certificate da R.F.I.:

I) sui binari aventi curve di raggio non minore di m. 150, con gli organi di attacco regolarmente agganciati:
a) tutti i carri ammessi sulle linee gestite da R.F.I.;
b) tutte le carrozze, bagagliai e postali omologati F.S.;
c) i trasporti su carri congiunti soddisfacenti alle condizioni generali vigenti per la circolazione sulle linee gestite da R.F.I.-

II) sui binari aventi curve di raggio inferiore a m. 150 ma non a m. 100:

1) con gli organi di attacco regolarmente agganciati:
a) tutti i veicoli (carrozze, bagagliai e carri) a due sale con passo non maggiore di m. 9, a qualunque Impresa Ferroviaria appartengano;
b) tutti i veicoli a tre sale con passo rigido non maggiore di m. 4, a qualunque Impresa Ferroviaria appartengano;
c) tutti i carri a carrelli;
d) i trasporti su carri congiunti, quando i franchi esistenti tra la sagoma limite e gli ostacoli fissi lo consentano e quando il trasporto sia fatto con i carri specificati ai precedenti commi a), **c)** e c); detti carri debbono circolare sul raccordo con le sponde abbassate;

2) con i normali organi di attacco agganciati, ma con i tenditori completamente allentati e con gli accoppiamenti del freno continuo, del riscaldamento a vapore, del riscaldamento elettrico ed i mantici distaccati:
a) tutte le carrozze e bagagliai a carrelli omologati F.S.;

Informazione ad uso interno - Internal use information

b) tutti i veicoli a tre assi con snodo centrale ed a quattro assi con accoppiamento rigido, di passo non superiore a m. 9,3;

III) sui binari aventi curve di raggio inferiore a m. 100 ma non a m. 70:
1) con i normali organi di attacco regolarmente agganciati:
tutti i veicoli omologati F.S. (carrozze, bagagliai e carri) a due sale con passo non maggiore di metri 4,50;
2) con i normali organi di attacco agganciati, ma con i tenditori completamente allentati e con gli accoppiamenti del freno continuo, del riscaldamento a vapore, del riscaldamento elettrico ed i mantici distaccati: tutti i carri a due sale con passo compreso tra m. 4,50 e m. 9;
3) agganciati con appositi maglioni applicati sui ganci di trazione di entrambi i veicoli contigui e trainati, oppure isolatamente, spinti o trainati:
a) le carrozze ed i bagagliai a due sale con passo compreso tra m. 4,50 e m. 9;
b) tutti i carri a carrelli, rispettando in ogni caso l'indicazione di raggio di iscrizione minimo eventualmente presente sui longheroni;
c) tutti i veicoli a tre assi con snodo centrale ed a quattro assi con accoppiamento rigido, di passo non superiore a m. 9,3;

C) Circolabilità delle locomotive in relazione al loro passo

Sono ammessi a circolare sul raccordo solo i mezzi di trazione (escluse le locomotive da treno) il cui passo si iscriva entro i limiti minimi di raggio di curvatura degli impianti.
La Raccordata sarà tenuta ad effettuare allo scalo pubblico il carico e lo scarico dei carri di cui è vietata la circolazione sul raccordo.
Per la regolare circolazione dei veicoli sui binari costituenti il raccordo, tanto in sede ferroviaria che fuori tale sede, dovranno essere rispettati i franchi minimi fra gli ostacoli fissi di qualsiasi natura e la sagoma limite italiana per il materiale mobile e per il carico dei carri in vigore.

2.2 APERTURA E CHIUSURA DEL CANCELLO DI ACCESSO AL RACCORDO

Il cancello di accesso al raccordo deve rimanere sempre chiuso salvo il tempo necessario alle operazioni di ingresso ed uscita delle manovre
Prima dell'inizio delle manovre di introduzione dei carri all'interno del raccordo il personale della Ditta raccordata provvederà all'apertura del cancello di accesso allo stesso raccordo. Alla fine delle manovre di introduzione o di uscita dei carri dal raccordo lo stesso personale provvederà alla chiusura dello stesso cancello.

2.3 MESSA A DISPOSIZIONE DEI CARRI

CEPIM SPA

I binari di presa e consegna sono individuati all'interno del recinto ferroviario dell'Interporto di Parma.
Le manovre di introduzione dei veicoli nello stabilimento, con mezzi diesel, devono avvenire esclusivamente con manovra spinta cui art. 22 N.S.M.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Tirate di manovra

Le tirate di manovra dal binario di presa e consegna al raccordo vengono eseguite, di norma, con mezzi e personale dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl. affidataria del servizio di manovra sul binario di dorsale Castelguelfo- Interporto e all'interno dell'Interporto di Parma.

La circolazione delle tirate di manovra fra i binari di presa e consegna, all'interno dell'Interporto di Parma e lo stabilimento raccordato devono avvenire nel rispetto delle norme stabilite da RFI per l'esercizio dell'impianto dell'Interporto di Parma e con le disposizioni di seguito elencate:

- *le tirate di manovra devono essere sempre trainate sia in ingresso che in uscita dal fascio base, ad una velocità massima di 15 Km/h, devono rispettare le norme tecniche di esercizio ed in particolare la prestazione della locomotiva di manovra ed avere il freno continuo esteso (art. 72/10 PGOS) su tutta la colonna di veicoli;*
- *l'introduzione dei veicoli avviene con manovra spinta mentre il prelievo avviene con manovra in avanti;*
- *le variazioni al programma di manovra sono possibili, previ accordi diretti tra il Gestore del binario di collegamento ed RFI.*

Per l'introduzione della tirata di manovra in raccordo occorre concordare, a mezzo telefono cellulare formando il n° **348.7107229**, con la Direzione dello stabilimento le modalità di introduzione dei carri nei binari interni del raccordo.
La Direzione del raccordo autorizzerà l'ingresso in raccordo solamente dopo aver sospeso le attività di carico e scarico sui binari interessati.
Le manovre spinte di introduzione dei carri dal binario di dorsale allo stabilimento devono essere sempre precedute da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia del convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che si possono trovare accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri; in tutti i casi, prima di iniziare qualsiasi movimento, il Manovratore che comanda la tirata di manovra deve:

- *aver controllato l'istradamento da percorrere;*
- *porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni, e per consentire l'arresto del movimento di manovra;*
- *adottare particolari precauzioni per i movimenti eseguiti su binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti;*
- *arrestarsi prima dell'impegnare l'attraversamento carrabile non protetto da barriere ed impegnarlo solamente dopo aver verificato la libertà dello stesso da veicoli;*
- *non superare la velocità massima, all'interno dello stabilimento, di **5 (cinque) km/h** ed eseguire le manovre con estrema precauzione.*

I veicoli in restituzione sul binario di presa e consegna, da parte della Mercitalia Shunting & Terminal S.rl., devono essere approntati agganciati, con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed immobilizzati nel rispetto delle modalità indicate al successivo punto II.3 del presente Registro.
La tempistica di messa a disposizione del materiale sul binario di presa e consegna dell'Interporto di Parma e relativo prelievo è indicata nel programma di manovra elaborato con RFI in relazione al prospetto di manovra redatto dalle Imprese Ferroviarie interessate.
La composizione dei carri in uscita dal raccordo deve essere sempre concordata con la Direzione dello stabilimento raccordato

Informazione ad uso interno - Internal use information

Circolazione dei veicoli

Considerato che i binari del raccordo **NON** contengono curve di raggio inferiore a mt. 150, a norma delle vigenti disposizioni, sui binari stessi potranno essere ammessi a circolare con i normali organi d'attacco regolarmente agganciati:

1. *tutti i veicoli ammessi sulle reti Ferroviarie Europei;*
2. *tutte le carrozze, bagagliai e postali F.S.;*
3. *i trasporti su carri congiunti soddisfacenti alle condizioni generali per la circolazione sulle linee di RFI.*

Per la regolare circolazione dei veicoli F.S. e delle Amministrazioni corrispondenti sui binari costituenti il raccordo, tanto in sede ferroviaria che fuori tale sede, dovranno essere rispettati i franchi minimi fra gli ostacoli fissi di qualsiasi natura e la sagoma limite Italiana per il materiale mobile e per il carico dei carri in vigore.

Esecuzione delle manovre

Tutti i movimenti in entrata/uscita dal raccordo dovranno essere scortati da agente in possesso dell'abilitazione PdT- A, mentre l'Agente di condotta deve possedere il titolo abilitativo relativo al mezzo di trazione utilizzato.
Le manovre all'interno del raccordo devono essere precedute, a terra, da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia del convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che dovessero trovarsi accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri.
Sono vietate le manovre sui binari del raccordo mentre sono in atto operazioni di carico e/o scarico dei carri.
Tutti i movimenti di manovra che il personale della I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl esegue nel raccordo devono essere sempre eseguite con l'attivazione del freno continuo su tutta la colonna. Quando parte del materiale rimorchiato di un convoglio servito da frenatura continua viene lasciato in stazionamento, il Manovratore incaricato dello sgancio deve assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dal mezzo di trazione, azionando il rubinetto di testata della condotta generate, dopo lo stacco dei relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore. La frenatura con il freno continuo garantisce l'immobilità della parte sganciata per una sosta non superiore a 30 minuti e purché almeno tre veicoli della colonna siano provvisti di freno continuo attivo.
Qualora la suddetta sosta superasse i 30 minuti, il Manovratore deve provvedere alla chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico, almeno ogni 20 carri. Tutte le colonne di veicoli in stazionamento devono essere immobilizzate con la chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico (ogni 20).
I veicoli lasciati in stazionamento presso lo stabilimento raccordato, indipendentemente dalla quantità dei veicoli costituenti il gruppo, debbono essere agganciati in un'unica colonna, frenati con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed assicurati con staffe fermacarri, prelevate presso lo stabilimento, a norma dell'articolo 28 N.S.M.
La responsabilità dello stazionamento e dell'immobilizzazione dei rotabili fa carico al manovratore che sgancia i carri dalla locomotiva di manovra e, comunque, dagli agenti che esplicano funzioni di manovratore.
Il personale di manovra, nel lasciare i treni in stazionamento, deve porre particolare attenzione affinché gli stessi sostino all'interno della traversa limite.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Per la corretta esecuzione del servizio di movimentazione dei carri e per non compromettere la sicurezza del servizio, il personale di manovra dovrà:

- *evitare di mantenere in sosta carri non staffati qualora gli stessi non siano agganciati alla*
- *locomotiva;*
- *evitare di porre sulle rotaie sassi, pietrisco, pezzi di legno o materiale simile, per mantenere fermi i veicoli;*
- *adottare particolari precauzioni nei movimenti di manovra spinti di introduzione dei carri nei binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti.*

Nell'ambito del raccordo **NON sono ammesse manovre "a spinta",** ossia il lancio di veicoli sganciati dal mezzo di trazione o dai veicoli attigui al mezzo di trazione (art. 23 N.S.M.).
I radiotelefoni impiegati per le manovre devono essere esclusivamente di tipo conforme alle specifiche fissate all'art.16 N.S.M. Durante le manovre con l'uso di radiotelefoni (art. 26 N.S.M.), va sempre utilizzata la nota faro.
Ove il contatto radio tra Guidatore e Manovratore dovesse interrompersi per qualsiasi motivo, ogni movimento di manovra dovrà essere immediatamente sospeso sino a quando non si saranno ristabiliti i contatti visivi tra gli operatori della squadra di manovra.
Prima di iniziare qualsiasi movimento, i Manovratori devono aver controllato l'istradamento da percorrere.
I Manovratori devono porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni e per consentire l'arresto del movimento di manovra.

Mezzi e personale impiegati nelle manovre

Le manovre interne di stabilimento sono eseguite con locomotiva di manovra di proprietà della IF Mercitalia Shunting & Terminal S.rl e con personale della stessa in possesso dei requisiti abilitativi necessari (Manovratore PdT-A, Guidatore Licenza Europea e Certificato complementare tipo A). La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti.
Il personale di condotta e manovra, che opera all'interno del raccordo, in relazione alle mansioni svolte, dev'essere in possesso delle previste abilitazioni.
L'attestato delle abilitazioni conseguite è in possesso di ogni singolo Operatore che svolge le proprie mansioni nel servizio di manovra e dell'IF Mercitalia Shunting & Terminal S.rl.
La squadra di manovra è composta almeno da un guidatore sull'automotore e un manovratore che opera a terra.
L'orario di lavoro della squadra di manovra è indicato nel programma di manovra, ma comunque può variare in funzione delle esigenze particolari del servizio in relazione alla programmazione dei treni previsti n arrivo e/o partenza.

Caratteristiche tecniche principali del mezzo

La locomotiva di manovra, in dotazione all'IF, deve essere certificata alla circolazione sulla sede ferroviaria di RFI e deve garantire una massa rimorchiata, in manovra, di almeno 1350 tonnellate. La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti.

Inconvenienti in manovra

Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio quali urti tra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni con veicoli stradali, ecc. si deve dare immediato avviso, oltre che alla Direzione del raccordo, alle Autorità eventualmente preposte, al Capo Stazione di Castelguelfo tramite numero telefonia fissa **0521 619133** o numero di cellulare **31380.94904**.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Ferme restando le competenze degli altri Enti ed Autorità preposte, in relazione alla gravità dell'inconveniente, il Capo Stazione provvederà per gli avvisi di competenza ed a far intervenire sul posto il personale ferroviario incaricato di esperire gli accertamenti e di adottare i provvedimenti del caso.

Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari

Secondo quanto stabilito dal **Piano di Emergenza Interno** inserito nella raccolta degli Allegati alle N.E.R (**Allegato 2**).

LANZI TRASPORTI SRL

I binari di presa e consegna sono individuati all'interno del recinto ferroviario dell'Interporto di Parma.
Il raccordo della ditta Lanzi Trasporti srl si dirama dal binario di dorsale dell'Interporto di Parma per mezzo del deviatoio n. 222 e poi tramite i deviatoi n. 1 e n 2.
Le manovre di introduzione dei veicoli nello stabilimento, con mezzi diesel, devono avvenire esclusivamente con manovra spinta cui art. 22 I.S.M.

Tirate di manovra

Le tirate di manovra dal binario di presa e consegna al raccordo vengono eseguite, di norma, con mezzi e personale dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl affidataria del servizio di manovra sul binario di dorsale Castelguelfo-Interporto e all'interno dell'Interporto di Parma.
La circolazione delle tirate di manovra fra i binari di presa e consegna, all'interno dell'Interporto di Parma e lo stabilimento raccordato Società Lanzi trasporti srl devono avvenire nel rispetto delle norme stabilite da RFI per l'esercizio dell'impianto dell'Interporto di Parma e con le disposizioni di seguito elencate:

- *le tirate di manovra devono essere sempre trainate sia in ingresso che in uscita dal fascio base, ad una velocità massima di 15 Km/h, devono rispettare le norme tecniche di esercizio ed in particolare la prestazione della locomotiva di manovra ed avere il freno continuo esteso (art. 72/10 PGOS) su tutta la colonna di veicoli;*
- *L'introduzione dei veicoli avviene con manovra spinta mentre il prelievo avviene con manovra in avanti.*
- *Le variazioni al programma di manovra sono possibili, previi accordi diretti tra il Gestore del binario di collegamento ed RFI.*

Per l'introduzione della tirata di manovra in raccordo occorre concordare, a mezzo telefono cellulare formando il n° **348 7107229**, con la Direzione dello stabilimento le modalità di introduzione dei carri nei binari interni del raccordo.
La Direzione del raccordo autorizzerà l'ingresso in raccordo solamente dopo aver sospeso le attività di carico e scarico sui binari interessasti.
Le manovre spinte di introduzione dei carri dal binario di dorsale allo stabilimento devono essere sempre precedute da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia de! convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che si possono trovare accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri.
In tutti i casi, prima di iniziare qualsiasi movimento, il Manovratore che comanda la tirata di manovra deve:

Informazione ad uso interno - Internal use information

• aver controllato l'istradamento da percorrere.
• porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni, e per consentire l'arresto del movimento di manovra;
• adottare particolari precauzioni per i movimenti eseguiti su binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti.
• arrestarsi prima dell'impegnare l'attraversamento carrabile non protetto da barriere ed in1pegnarlo solamente dopo aver verificato la libertà dello stesso da veicoli.
*• non superare la velocità massima, all'interno dello stabilimento, di **4 (quattro) km/h** ed eseguire le manovre con estrema precauzione.*

I veicoli in restituzione sul binario di presa e consegna, da parte dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl, devono essere approntati agganciati, con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed immobilizzati nel rispetto delle modalità indicate al successivo punto 3.2.3 del presente Registro.
La tempistica di messa a disposizione del materiale sul binario di presa e consegna dell'lnterporto di Parma e relativo prelievo è indicata nel programma di manovra elaborato con RFI in relazione al prospetto di manovra redatto dalle Imprese Ferroviarie interessate.
La composizione dei carri in uscita dal raccordo deve essere sempre concordata con la Direzione dello stabilimento raccordato.

Circolazione dei veicoli

Considerato che i binari del raccordo non contengono curve di raggio inferiore a mt. 150, a norma delle vigenti disposizioni, sui binari stessi potranno essere ammessi a circolare con i normali organi d'attacco regolarmente agganciati:

1) tutti i veicoli ammessi sulle reti Ferroviarie Europee;
2) tutte le carrozze, bagagliai e postali F.S;
3) i trasporti su carri congiunti soddisfacenti alle condizioni generali per la circolazione sulle linee di RFI.

Per la regolare circolazione dei veicoli F.S. e delle Amministrazioni corrispondenti sui binari costituenti il raccordo, tanto in sede ferroviaria che fuori tale sede, dovranno essere rispettati i franchi minimi fra gli ostacoli fissi di qualsiasi natura e la sagoma limite Italiana per il materiale mobile e per il carico dei carri in vigore.

Esecuzione delle manovre

Tutti i movimenti in entrata/ uscita dal raccordo dovranno essere scortati da agente in possesso dell'abilitazione PdT – A , mentre l'Agente di condotta deve possedere la Licenza Europea ed in Certificato complementare di tipo A relativo al mezzo di trazione utilizzato.
Le manovre all'interno del raccordo devono essere precedute, a terra, da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia del convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che dovessero trovarsi accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazio1u di carico e scarico dei carri.
Sono vietate le manovre sui binari del raccordo mentre sono in atto operazioni di carico e/ o scarico dei carri.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Tutti i movimenti di manovra che il personale della I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l esegue nel raccordo devono essere sempre eseguite con l'attivazione del freno continuo su tutta la colonna.
Quando parte del materiale rimorchiato di un convoglio servito da frenatura continua viene lasciato in stazionamento, il Manovratore incaricato dello sgancio deve assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dal mezzo di trazione, azionando il rubinetto di testata della condotta generate, dopo lo stacco dei relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore. La frenatura con il freno continuo garantisce l'immobilità della parte sganciata per una sosta non superiore a 30 minuti e purché almeno tre veicoli della colonna siano provvisti di freno continuo attivo.
Qualora la suddetta sosta superasse i 30 minuti, il Manovratore deve provvedere alla chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico, almeno ogni 20 carri. Tutte le colonne di veicoli in stazionamento devono essere immobilizzate con la chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico, (ogni 20).
I veicoli lasciati in stazionamento presso lo stabilimento raccordato, indipendentemente dalla quantità dei veicoli costituenti il gruppo, debbono essere agganciati in un'unica colonna, frenati con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed assicurati con staffe fermacarri, prelevate presso lo stabilimento, a norma dell'articolo 28 ISM.
La responsabilità dello stazionamento e dell'immobilizzazione dei rotabili fa carico al manovratore che sgancia i carri dalla locomotiva di manovra e, comunque, dagli agenti che esplicano funzioni di manovratore.
Il personale di manovra, nel lasciare i treni in stazionamento, deve porre particolare attenzione affinché gli stessi sostino all'interno della traversa limite.
Per la buona esecuzione del servizio di movimentazione dei carri e per non compromettere la sicurezza dcl servizio, il personale di manovra dovrà:

evitare di mantenere in sosta carri non staffati qualora gli stessi non siano agganciati alla locomotiva;
evitare di porre sulle rotaie sassi, pietrisco, pezzi di legno o materiale simile, per mantenere fermi i veicoli;
adottare particolari precauzioni nei movimenti di manovra spinti di introduzione dci carri nei binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti.
Nell'ambito del raccordo NON sono ammesse manovre "a spinta", ossia il lancio di veicoli sganciati dal mezzo di trazione o dai veicoli attigui al mezzo di trazione (art. 23 I.S.M.).
I radiotelefoni impiegati per le manovre devono essere esclusivamente di tipo conforme alle specifiche fissate aU'art.16 ISM. Durante le manovre con l'uso di radiotelefoni (art. 26 I.S.M.), va sempre utilizzata la nota faro.
Ove il contatto radio tra Guidatore e Manovratore dovesse interrompersi per qualsiasi motivo, ogni movimento di manovra dovrà essere immediatamente sospeso sino a quando non si saranno ristabiliti i contatti visivi tra gli operatori della squadra di manovra.
Prima di iniziare qualsiasi movimento, i Manovratori devono aver controllato l’istradamento da percorrere.
I Manovratori devono porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni, e per consentire l'arresto del movimento di manovra.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Mezzi e personale impiegati nelle manovre

Le manovre interne di stabilimento sono eseguite con locomotiva di manovra di proprietà della IF Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l. e con personale della stessa in possesso dei requisiti abilitativi necessari (manovra PdT - A e Certificato complementare di tipo A).
La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti. Il personale di condotta e manovra, che opera all'interno del raccordo, in relazione alle mansioni svolte, deve essere in possesso delle previste abilitazioni.
L'attestato delle abilitazioni conseguite è in possesso di ogni singolo Operatore che svolge le proprie mansioni nel servizio di manovra e dell'IF Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l.
La squadra di manovra è composta almeno da un guidatore sul locomotore e un manovratore che opera a terra.
L'orario di lavoro della squadra di manovra è indicato nel programma di manovra, ma comunque può variare in funzione delle esigenze particolari del servizio in relazione alla programmazione dei treni previsti n arrivo e/ o partenza.

Caratteristiche tecniche principali del mezzo

La locomotiva di manovra, in dotazione all'IF, deve essere certificata alla circolazione sulla sede ferroviaria di RFI e deve garantire una massa rimorchiata, in manovra, di almeno 1350 tonnellate.
La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti.

Inconvenienti in manovra

Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio quali urti tra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni con veicoli stradali, ecc. si deve dare immediato avviso, oltre che alla Direzione del raccordo, alle Autorità eventualmente preposte, al Capo Stazione di Castelguelfo tramite numero telefonia fissa **0521 619133** o numero di cellulare **31380.94904**.
Ferme restando le competenze degli altri Enti ed Autorità preposte, in relazione alla gravità dell'inconveniente, il Capo Stazione provvederà per gli avvisi di competenza ed a far intervenire sul posto il personale ferroviario incaricato di esperire gli accertamenti e di adottare i provvedimenti del caso.

Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari
Secondo quanto stabilito dal **Piano di Emergenza Interno** inserito nella raccolta degli Allegati alle N.E.R (**Allegato 2**).

Autogas Nord spa
I binari di presa e consegna sono individuati all'interno del recinto ferroviario dell'Interporto di Parma; essi si estendono dal deviatoio inglese doppio fino al deviatoio posto in precedenza della stadera a ponte, per una lunghezza di circa 350 metri.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Norme per accedere al Raccordo

Per accedere al raccordo si dovranno eseguire le seguenti operazioni:

- *ricevere dal responsabile manovre dell'Interporto la chiave marca 9;*
- *introdurre la chiave 9 nella serratura doppia della scarpa fermacarri, posta in precedenza al cancello di ingresso, manovrare in posizione rovescia ed estrarre la chiave 81;*
- *fare aprire il cancello di accesso dalla ditta Lampogas;*
- *introdurre la chiave 81 nel fermascambio del deviatoio inglese manovrare ed estrarre la chiave 91;*
- *Introdurre la chiave 91 nell'apposita serratura e manovrare il deviatoio nella posizione voluta, a questo punto si può accedere al raccordo.*

Terminate le operazioni di presa o consegna si dovranno ridisporre gli enti (sviatoio, cancello, scarpa ferma carri) in posizione normale, la chiave n° 9 dovrà essere riconsegnata al responsabile delle manovre dell'Interporto (operazione eseguita da Mercitalia Shunting & Terminal).

Tirate di manovra

Le manovre di introduzione dei veicoli nello stabilimento, con mezzi diesel, devono avvenire esclusivamente con manovra spinta cui art. 22 N.S.M.

Le tirate di manovra dal binario di presa e consegna al raccordo vengono eseguite, di norma, con mezzi e personale dell'I.F. Mersitalia Shunting & terminal affidataria del servizio di manovra sul binario di dorsale Castelguelfo- Interporto e all'interno dell'Interporto di Parma.

La circolazione delle tirate di manovra fra i binari di presa e consegna, all'interno dell'Interporto di Parma e lo stabilimento raccordato devono avvenire nel rispetto delle norme stabilite da RFI per l'esercizio dell'impianto dell'Interporto di Parma e con le disposizioni di seguito elencate:

- *le tirate di manovra devono essere sempre trainate sia in ingresso che in uscita dal fascio base, ad una velocità massima di 15 Km/h, devono rispettare le norme tecniche di esercizio ed in particolare la prestazione della locomotiva di manovra ed avere il freno continuo esteso (art. 72/10 PGOS) su tutta la colonna di veicoli;*
- *l'introduzione dei veicoli avviene con manovra spinta mentre il prelievo avviene con manovra in avanti;*
- *le variazioni al programma di manovra sono possibili, previ accordi diretti tra il Gestore del binario di collegamento ed RFI.*

Per l'introduzione della tirata di manovra in raccordo occorre concordare, a mezzo telefono cellulare formando il n° **348/5608226 - 348/5608227 – 348/7969350**, con la Direzione dello stabilimento le modalità di introduzione dei carri nei binari interni del raccordo.

Le manovre spinte di introduzione dei carri dal binario di dorsale allo stabilimento devono essere sempre precedute da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia de! convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che si possono trovare accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri; in tutti i casi, prima di iniziare qualsiasi movimento, il Manovratore che comanda la tirata di manovra deve:

- *aver controllato l'istradamento da percorrere;*
- *porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni, e per consentire l'arresto del movimento di manovra;*
- *adottare particolari precauzioni per i movimenti eseguiti su binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti;*
- *arrestarsi prima dell'impegnare l'attraversamento carrabile non protetto da barriere ed impegnarlo solamente dopo aver verificato la libertà dello stesso da veicoli;*

Informazione ad uso interno - Internal use information

- *non superare la velocità massima, all'interno dello stabilimento, di 5 (cinque) km/h ed eseguire le manovre con estrema precauzione.*

I veicoli in restituzione sul binario di presa e consegna, da parte della I.F. Mercitalia Shunting &Terminal, devono essere approntati agganciati, con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed immobilizzati nel rispetto delle modalità indicate al successivo punto II.3 del presente Registro.
La tempistica di messa a disposizione del materiale sul binario di presa e consegna dell'Interporto di Parma e relativo prelievo è indicata nel programma di manovra elaborato con RFI in relazione al prospetto di manovra redatto dalle Imprese Ferroviarie interessate.
La composizione dei carri in uscita dal raccordo deve essere sempre concordata con la Direzione dello stabilimento raccordato.

Circolazione dei veicoli

Considerato che i binari del raccordo **NON** contengono curve di raggio inferiore a mt. 150, a norma delle vigenti disposizioni, sui binari stessi potranno essere ammessi a circolare con i normali organi d'attacco regolarmente agganciati:

1. *tutti i veicoli ammessi sulle reti Ferroviarie Europee;*
2. *tutte le carrozze, bagagliai e postali F.S.;*
3. *i trasporti su carri congiunti soddisfacenti alle condizioni generali per la circolazione sulle linee di RFI.*

Per la regolare circolazione dei veicoli F.S. e delle Amministrazioni corrispondenti sui binari costituenti il raccordo, tanto in sede ferroviaria che fuori tale sede, dovranno essere rispettati i franchi minimi fra gli ostacoli fissi di qualsiasi natura e la sagoma limite Italiana per il materiale mobile e per il carico dei carri in vigore.

Esecuzione delle manovre

Tutti i movimenti in entrata/uscita dal raccordo dovranno essere scortati da agente in possesso dell'abilitazione PdT – A, mentre l'Agente di condotta deve possedere il certificato complementare di tipo A relativo al mezzo di trazione utilizzato.
Le manovre all'interno del raccordo devono essere precedute, a terra, da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia del convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che dovessero trovarsi accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri.

Sono vietate le manovre sui binari del raccordo mentre sono in atto operazioni di carico e/o scarico dei carri.

Tutti i movimenti di manovra che il personale delle I.F. Mercitalia Shunting & Terminal esegue nel raccordo devono essere sempre eseguite con l'attivazione del freno continuo su tutta la colonna. Quando parte del materiale rimorchiato di un convoglio servito da frenatura continua viene lasciato in stazionamento, il Manovratore incaricato dello sgancio deve assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dal mezzo di trazione, azionando il rubinetto di testata della condotta generate, dopo lo stacco

Informazione ad uso interno - Internal use information

dei relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore. La frenatura con il freno continuo garantisce l'immobilità della parte sganciata per una sosta non superiore a 30 minuti e purché almeno tre veicoli della colonna siano provvisti di freno continuo attivo.
Qualora la suddetta sosta superasse i 30 minuti, il Manovratore deve provvedere alla chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico, almeno ogni 20 carri. Tutte le colonne di veicoli in stazionamento devono essere immobilizzate con la chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico (ogni 20).
I veicoli lasciati in stazionamento presso lo stabilimento raccordato, indipendentemente dalla quantità dei veicoli costituenti il gruppo, debbono essere agganciati in un'unica colonna, frenati con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed assicurati con staffe fermacarri, prelevate presso lo stabilimento, a norma dell'articolo 28 N.S.M.
La responsabilità dello stazionamento e dell'immobilizzazione dei rotabili fa carico al manovratore che sgancia i carri dalla locomotiva di manovra e, comunque, dagli agenti che esplicano funzioni di manovratore.
Il personale di manovra, nel lasciare i treni in stazionamento, deve porre particolare attenzione affinché gli stessi sostino all'interno della traversa limite.
Per la corretta esecuzione del servizio di movimentazione dei carri e per non compromettere la sicurezza del servizio, il personale di manovra dovrà:

- *evitare di mantenere in sosta carri non staffati qualora gli stessi non siano agganciati alla locomotiva;*
- *evitare di porre sulle rotaie sassi, pietrisco, pezzi di legno o materiale simile, per mantenere fermi i veicoli;*
- *adottare particolari precauzioni nei movimenti di manovra spinti di introduzione dei carri nei binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti.*

Nell'ambito del raccordo **NON sono ammesse manovre "a spinta",** ossia il lancio di veicoli sganciati dal mezzo di trazione o dai veicoli attigui al mezzo di trazione (art. 23 N.S.M.).

Le radio impiegate per le manovre devono essere esclusivamente di tipo conforme alle specifiche fissate all'art.16 N.S.M. Durante le manovre con l'uso di radio (art. 26 N.S.M.), va sempre utilizzata la nota faro.
Ove il contatto radio tra Guidatore e Manovratore dovesse interrompersi per qualsiasi motivo, ogni movimento di manovra dovrà essere immediatamente sospeso sino a quando non si saranno ristabiliti i contatti visivi tra gli operatori della squadra di manovra.
Prima di iniziare qualsiasi movimento, i Manovratori devono aver controllato l'istradamento da percorrere.
I Manovratori devono porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni e per consentire l'arresto del movimento di manovra.

Mezzi e personale impiegati nelle manovre

Le manovre interne di stabilimento sono eseguite con automotore GMENDER di proprietà della ditta raccordata. Per il ritiro / piazzamento delle ferrocisterne sui binari P/C del raccordo O. di G. utilizza proprio locomotore.
La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti.
Il personale di condotta e manovra, che opera all'interno del raccordo, in relazione alle mansioni svolte, dev'essere in possesso delle previste abilitazioni.
L'attestato delle abilitazioni conseguite è in possesso di ogni singolo Operatore che svolge le proprie mansioni nel servizio di manovra e dell'IF Mercitalia Shuntin & Terminal.

Informazione ad uso interno - Internal use information

La squadra di manovra è composta almeno da un guidatore sull'automotore e un manovratore che opera a terra.
L'orario di lavoro della squadra di manovra è indicato nel programma di manovra, ma comunque può variare in funzione delle esigenze particolari del servizio in relazione alla programmazione dei treni previsti n arrivo e/o partenza.

Caratteristiche tecniche principali del mezzo

La locomotiva di manovra, in dotazione all'IF Mercitalia Shunting & Terminal, deve essere certificata alla circolazione sulla sede ferroviaria di RFI e deve garantire una massa rimorchiata, in manovra, di almeno 1350 tonnellate.
La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti.

Inconvenienti in manovra

Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio quali urti tra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni con veicoli stradali, ecc. si deve dare immediato avviso, oltre che alla Direzione del raccordo, alle Autorità eventualmente preposte, al Capo Stazione di Castelguelfo tramite numero telefonia fissa **0521 619133** o numero di cellulare **31380.94904**.
Ferme restando le competenze degli altri Enti ed Autorità preposte, in relazione alla gravità dell'inconveniente, il Capo Stazione provvederà per gli avvisi di competenza ed a far intervenire sul posto il personale ferroviario incaricato di esperire gli accertamenti e di adottare i provvedimenti del caso.

Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari

Secondo quanto stabilito dal **Piano di Emergenza Interno** inserito nella raccolta degli Allegati alle N.E.R (**Allegato 2**).

FRARO COSTRUZIONI EDILI SRL

Tirate di manovra

La società raccordata non dispone di personale abilitato all'esecuzione delle manovre né di locomotive di manovra; le operazioni di manovra sono normalmente affidate all'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl.
L'immissione ed il prelievo dei carri avvengono a qualunque ora della giornata, sui binari di presa/consegna, già menzionati, in base alle esigenze ferroviarie.
L'introduzione in raccordo avviene con manovra spinta dal mezzo di trazione, mentre l'estrazione con manovra in avanti.

Circolazione dei veicoli

Considerato che i binari costituenti il raccordo non contengono curve di raggio inferiore a metri 150, sono ammessi a circolare i veicoli con i normali organi di attacco regolarmente agganciati.
Tutti i veicoli ammessi a circolare sulle linee di RFI ed impiegati dalle sole Imprese Ferroviarie certificate da RFI.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Esecuzione delle manovre

I veicoli devono essere approntati agganciati, con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni).
Il movimento dei carri dai binari di presa/consegna ai binari di raccordo, avviene nelle ore di presenziamento del raccordo stesso con automotore diesel e personale abilitato all'esercizio delle manovre su richiesta della richiedente, che rimane responsabile della protezione di attraversamenti stradali, interni ed esterni al raccordo, sia pubblici che privati, anche in caso di incidenti o danni a cose o persone eventualmente verificatisi in occasione delle suddette operazioni.

Modalità per l'accesso al raccordo

Il personale di manovra dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl prima di far impegnare I' attraversamento dalla colonna in manovra, dovrà:

- *assicurare il deviatoio collocato tra il fascio base e il raccordo FRARO, nella posizione di via libera verso il raccordo FRARO avvalendosi delle due chiavi coniugate marca (40/87)*
- *assicurare il secondo deviatoio, collocato nel raccordo FRARO, agendo sulla scarpa fermacarri munita di serratura FS con chiave marca (87), nella posizione di via libera*

Stazionamento dei rotabili

In considerazione del fatto che i binari 1° e 2° adibiti a carico/scarico sono tronchi con paraurti in metallo, in piano, le colonne in sosta in tali binari vanno immobilizzate con una staffa fermacarri per ogni binario posta solo lato ingresso raccordo.
Il materiale in sosta nel binario d'ingresso, adibito anch'esso ad attività di carico/scarico e con pendenza del 7 ,6 ‰ deve essere stazionato con due staffe fermacarri una per ogni estremità. Per lo stazionamento dei veicoli dovranno essere utilizzate le staffe fermacarro di proprietà della ditta raccordata. Il numero totale delle staffe è di **4 (quattro)** ubicate all' interno di appositi alloggiamenti in prossimità dei binari. Lo stazionamento è a cura del personale dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl, che dovrà redigere specifiche consegne sul proprio M-36 riportando la situazione e l'ubicazione esatta delle staffe.
I freni a vite dei veicoli che ne sono muniti, devono essere serrati.

Funzioni nelle manovre

Le funzioni di Dirigenza, sorveglianza, autorizzazione, comando e esecuzione delle manovre sono svolte dall'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl secondo quanto riportato nei Registri delle Disposizioni di Servizio.

Scambio dei materiali dai binari di stazione al raccordo e viceversa

L' introduzione e I' estrazione dei materiali dal raccordo avviene normalmente secondo un programma prestabilito tra società raccordata e dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl.
La velocità di manovra massima all'interno dello stabilimento non deve superare i **5 (cinque) km/h**.
Tutte le manovre spinte dal mezzo di trazione devono essere accompagnate in testa alla colonna da un manovratore che dovrà controllare l'instradamento da percorrere e richiamare l'attenzione delle persone che si possano trovare accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario.
Le manovre dovranno essere di norma regolate a mezzo di radiotelefoni aventi le caratteristiche previste dalla vigente normativa ferroviaria.
Durante la manovra, tutte le operazioni di scarico dei veicoli devono essere interrotte.

Informazione ad uso interno - Internal use information

Nell'ambito del raccordo sono VIETATE le manovre "a spinta", ossia il lancio di veicoli sganciati dal mezzo di trazione o dai veicoli attigui al mezzo di trazione (art. 23 l.S.M.). Tutte le manovre dovranno avvenire tramite accompagnamento del mezzo di trazione.

Mezzi e personale addetto alle manovre

L'esecuzione delle manovre all'interno dello stabilimento avvengono con locomotive di manovra dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl (di norma V100 o V60). Il personale dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl impiegato nella condotta e nella manovra deve essere in possesso delle prescritte abilitazioni e in regola con i requisiti sanitari e regolamentari previsti dalla vigente normativa.
La movimentazione dei veicoli all'interno del raccordo da parte del personale addetto al carico e scarico, è pertanto espressamente vietata.

Caratteristiche tecniche principali del mezzo

I mezzi di trazione normalmente utilizzati:

- Locomotore di manovra gruppo V100
- Locomotore di manovra gruppo V60

con caratteristiche tecniche come da libretti e manuali allegati. La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo la vigente normativa a cura dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl.

Inconvenienti di manovra

Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio quali urti fra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni, ecc., deve essere dato immediato avviso a:

- **Dirigente Movimento di Castelguelfo**
- **Referente per FRARO - Alessandro Graniti**
- **RSPP Gestore del raccordo - Enrico Fontanesi**

Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari

Secondo quanto stabilito dal **Piano di Emergenza Interno** inserito nella raccolta degli Allegati alle N.E.R (**Allegato 2**).

Autogas Nord spa

I binari di presa e consegna sono individuati all'interno del recinto ferroviario dell'Interporto di Parma; essi si estendono dal deviatoio inglese doppio fino al deviatoio posto in precedenza della stadera a ponte, per una lunghezza di circa 350 metri.

Norme per accedere al Raccordo

Per accedere al raccordo si dovranno eseguire le seguenti operazioni:

- *ricevere dal responsabile manovre dell'Interporto la chiave marca 9;*

Informazione ad uso interno - Internal use information

- *introdurre la chiave 9 nella serratura doppia della scarpa fermacarri, posta in precedenza al cancello di ingresso, manovrare in posizione rovescia ed estrarre la chiave 81;*
- *fare aprire il cancello di accesso dalla ditta Lampogas;*
- *introdurre la chiave 81 nel fermascambio del deviatoio inglese manovrare ed estrarre la chiave 91;*
- *Introdurre la chiave 91 nell'apposita serratura e manovrare il deviatoio nella posizione voluta, a questo punto si può accedere al raccordo.*

Terminate le operazioni di presa o consegna si dovranno ridisporre gli enti (sviatoio, cancello, scarpa ferma carri) in posizione normale, la chiave n° 9 dovrà essere riconsegnata al responsabile delle manovre dell'Interporto (operazione eseguita dall'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl).

Tirate di manovra

Le manovre di introduzione dei veicoli nello stabilimento, con mezzi diesel, devono avvenire esclusivamente con manovra spinta cui art. 22 N.S.M.

Le tirate di manovra dal binario di presa e consegna al raccordo vengono eseguite, di norma, con mezzi e personale dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl affidataria del servizio di manovra sul binario di dorsale Castelguelfo- Interporto e all'interno dell'Interporto di Parma.

La circolazione delle tirate di manovra fra i binari di presa e consegna, all'interno dell'Interporto di Parma e lo stabilimento raccordato devono avvenire nel rispetto delle norme stabilite da RFI per l'esercizio dell'impianto dell'Interporto di Parma e con le disposizioni di seguito elencate:

- *le tirate di manovra devono essere sempre trainate sia in ingresso che in uscita dal fascio base, ad una velocità massima di 15 Km/h, devono rispettare le norme tecniche di esercizio ed in particolare la prestazione della locomotiva di manovra ed avere il freno continuo esteso (art. 72/10 PGOS) su tutta la colonna di veicoli;*
- *l'introduzione dei veicoli avviene con manovra spinta mentre il prelievo avviene con manovra in avanti;*
- *le variazioni al programma di manovra sono possibili, previ accordi diretti tra il Gestore del binario di collegamento ed RFI.*

Per l'introduzione della tirata di manovra in raccordo occorre concordare, a mezzo telefono cellulare formando il n° **348/5608226 - 348/5608227 – 348/7969350,** con la Direzione dello stabilimento le modalità di introduzione dei carri nei binari interni del raccordo.

Le manovre spinte di introduzione dei carri dal binario di dorsale allo stabilimento devono essere sempre precedute da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia de! convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che si possono trovare accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri; in tutti i casi, prima di iniziare qualsiasi movimento, il Manovratore che comanda la tirata di manovra deve:

- *aver controllato l'istradamento da percorrere;*
- *porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni, e per consentire l'arresto del movimento di manovra;*
- *adottare particolari precauzioni per i movimenti eseguiti su binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti;*
- *arrestarsi prima dell'impegnare l'attraversamento carrabile non protetto da barriere ed*

Informazione ad uso interno - Internal use information

impegnarlo solamente dopo aver verificato la libertà dello stesso da veicoli;

- *non superare la velocità massima, all'interno dello stabilimento, di 5 (cinque) km/h ed eseguire le manovre con estrema precauzione.*

I veicoli in restituzione sul binario di presa e consegna, da parte dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl, devono essere approntati agganciati, con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed immobilizzati nel rispetto delle modalità indicate al successivo punto II.3 del presente Registro.
La tempistica di messa a disposizione del materiale sul binario di presa e consegna dell'Interporto di Parma e relativo prelievo è indicata nel programma di manovra elaborato con RFI in relazione al prospetto di manovra redatto dalle Imprese Ferroviarie interessate.
La composizione dei carri in uscita dal raccordo deve essere sempre concordata con la Direzione dello stabilimento raccordato.

Circolazione dei veicoli

Considerato che i binari del raccordo **NON** contengono curve di raggio inferiore a mt. 150, a norma delle vigenti disposizioni, sui binari stessi potranno essere ammessi a circolare con i normali organi d'attacco regolarmente agganciati:

4. *tutti i veicoli ammessi sulle reti Ferroviarie Europee;*
5. *tutte le carrozze, bagagliai e postali F.S.;*
6. *i trasporti su carri congiunti soddisfacenti alle condizioni generali per la circolazione sulle linee di RFI.*

Per la regolare circolazione dei veicoli F.S. e delle Amministrazioni corrispondenti sui binari costituenti il raccordo, tanto in sede ferroviaria che fuori tale sede, dovranno essere rispettati i franchi minimi fra gli ostacoli fissi di qualsiasi natura e la sagoma limite italiana per il materiale mobile e per il carico dei carri in vigore.

Esecuzione delle manovre

Tutti i movimenti in entrata/uscita dal raccordo dovranno essere scortati da agente in possesso dell'abilitazione al modulo A, mentre l'Agente di condotta deve possedere la patente relativa al mezzo di trazione utilizzato.
Le manovre all'interno del raccordo devono essere precedute, a terra, da un Manovratore che deve sorvegliare la marcia del convoglio e richiamare l'attenzione delle persone che dovessero trovarsi accidentalmente o casualmente sui binari del piazzale ferroviario o addette ad operazioni di carico e scarico dei carri.

Sono vietate le manovre sui binari del raccordo mentre sono in atto operazioni di carico e/o scarico dei carri.

Tutti i movimenti di manovra che il personale dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl esegue nel raccordo devono essere sempre eseguite con l'attivazione del freno continuo su tutta la colonna. Quando parte del materiale rimorchiato di un convoglio servito da frenatura continua viene lasciato in stazionamento, il Manovratore incaricato dello sgancio deve assicurare l'immobilità della colonna

Informazione ad uso interno - Internal use information

disgiunta dal mezzo di trazione, azionando il rubinetto di testata della condotta generate, dopo lo stacco dei relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore. La frenatura con il freno continuo garantisce l'immobilità della parte sganciata per una sosta non superiore a 30 minuti e purché almeno tre veicoli della colonna siano provvisti di freno continuo attivo.
Qualora la suddetta sosta superasse i 30 minuti, il Manovratore deve provvedere alla chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico, almeno ogni 20 carri. Tutte le colonne di veicoli in stazionamento devono essere immobilizzate con la chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico (ogni 20).
I veicoli lasciati in stazionamento presso lo stabilimento raccordato, indipendentemente dalla quantità dei veicoli costituenti il gruppo, debbono essere agganciati in un'unica colonna, frenati con i tenditori e con le condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed assicurati con staffe fermacarri, prelevate presso lo stabilimento, a norma dell'articolo 28 N.S.M.
La responsabilità dello stazionamento e dell'immobilizzazione dei rotabili fa carico al manovratore che sgancia i carri dalla locomotiva di manovra e, comunque, dagli agenti che esplicano funzioni di manovratore.
Il personale di manovra, nel lasciare i treni in stazionamento, deve porre particolare attenzione affinché gli stessi sostino all'interno della traversa limite.
Per la corretta esecuzione del servizio di movimentazione dei carri e per non compromettere la sicurezza del servizio, il personale di manovra dovrà:

- *evitare di mantenere in sosta carri non staffati qualora gli stessi non siano agganciati alla locomotiva;*
- *evitare di porre sulle rotaie sassi, pietrisco, pezzi di legno o materiale simile, per mantenere fermi i veicoli;*
- *adottare particolari precauzioni nei movimenti di manovra spinti di introduzione dei carri nei binari tronchi per non abbattere o danneggiare il paraurti.*

Nell'ambito del raccordo **NON sono ammesse manovre "a spinta",** ossia il lancio di veicoli sganciati dal mezzo di trazione o dai veicoli attigui al mezzo di trazione (art. 23 N.S.M.).

Le radio impiegate per le manovre devono essere esclusivamente di tipo conforme alle specifiche fissate all'art.16 N.S.M. Durante le manovre con l'uso di radio (art. 26 N.S.M.), va sempre utilizzata la nota faro.
Ove il contatto radio tra Guidatore e Manovratore dovesse interrompersi per qualsiasi motivo, ogni movimento di manovra dovrà essere immediatamente sospeso sino a quando non si saranno ristabiliti i contatti visivi tra gli operatori della squadra di manovra.
Prima di iniziare qualsiasi movimento, i Manovratori devono aver controllato l'istradamento da percorrere.
I Manovratori devono porsi in condizione di segnalare chiaramente il movimento in atto, per evitare collisioni e per consentire l'arresto del movimento di manovra.

<u>Mezzi e personale impiegati nelle manovre</u>
Le manovre interne di stabilimento sono eseguite con automotore GMENDER di proprietà della ditta raccordata. Per il ritiro / piazzamento delle ferrocisterne sui binari P/C del raccordo O. di G. utilizza proprio locomotore.
La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti.
Il personale di condotta e manovra, che opera all'interno del raccordo, in relazione alle mansioni svolte, dev'essere in possesso delle previste abilitazioni.
L'attestato delle abilitazioni conseguite è in possesso di ogni singolo Operatore che svolge le proprie mansioni nel servizio di manovra e dell'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl.

Informazione ad uso interno - Internal use information

La squadra di manovra è composta almeno da un guidatore sull'automotore e un manovratore che opera a terra.
L'orario di lavoro della squadra di manovra è indicato nel programma di manovra, ma comunque può variare in funzione delle esigenze particolari del servizio in relazione alla programmazione dei treni previsti n arrivo e/o partenza.

Caratteristiche tecniche principali del mezzo

La locomotiva di manovra, in dotazione all'I.F. Mercitalia Shunting & Terminal S.rl, deve essere certificata alla circolazione sulla sede ferroviaria di RFI e deve garantire una massa rimorchiata, in manovra, di almeno 1350 tonnellate.
La manutenzione e le revisioni devono essere svolte regolarmente secondo le normative vigenti.

Inconvenienti in manovra

Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio quali urti tra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni con veicoli stradali, ecc. si deve dare immediato avviso, oltre che alla Direzione del raccordo, alle Autorità eventualmente preposte, al Capo Stazione di Castelguelfo tramite numero telefonia fissa **0521 619133** o numero di cellulare **31380.94904**.
Ferme restando le competenze degli altri Enti ed Autorità preposte, in relazione alla gravità dell'inconveniente, il Capo Stazione provvederà per gli avvisi di competenza ed a far intervenire sul posto il personale ferroviario incaricato di esperire gli accertamenti e di adottare i provvedimenti del caso.

Norme organizzative del servizio in occasione di emergenze particolari

Secondo quanto stabilito dal **Piano di Emergenza Interno** inserito nella raccolta degli Allegati alle N.E.R (**Allegato 2**).

2.4 ATTRAVERSAMENTI STRADALI – PL

All'atto del transito sul P.L./attraversamento stradale, ove questo non sia dotato di barriere o altri segnali previsti dal Codice della Strada, il PL/attraversamento stradale dovrà essere protetto dal personale del raccordo che provvederà ad arrestare il traffico stradale utilizzando i mezzi prescritti in dotazione (bandiera rossa, lampada portatile rossa, ecc).
Il nulla osta all'avanzamento della manovra potrà essere dato solo dopo che il traffico stradale si sarà fermato in corrispondenza delle strisce bianche di rispetto o non vi saranno automezzi in avvicinamento.

2.5 STAZIONAMENTO DEI ROTABILI

L'Impresa Ferroviaria Mercitalia Shunting & Terminal, una volta prelevati dagli appositi binari della Stazione di Castelguelfo, i carri diretti ai vari raccordati, li porterà, attraverso gli impianti del raccordo, sino al fascio base.
Le colonne di carri poste in sosta sul suddetto fascio, ove la sosta sia prolungata e non si proceda alla consegna tempestiva dei carri nel raccordo di competenza, dovranno essere immobilizzate mediante staffatura come da norme vigenti.
I veicoli in restituzione di presa consegna intermedio da parte dal soggetto addetto alla movimentazione, devono - ove possibile - essere approntati agganciati, con i tenditori e con le

Informazione ad uso interno - Internal use information

condotte del freno regolarmente collegate (le condotte flessibili non collegate devono essere assicurate negli appositi sostegni) ed immobilizzati.
Quando parte del materiale rimorchiato di un convoglio servito da frenatura continua viene lasciato in stazionamento, il Manovratore incaricato dello sgancio deve assicurare l'immobilità della colonna disgiunta dal mezzo di trazione, azionando il rubinetto di testata della condotta generale, dopo lo stacco dei relativi accoppiamenti e prima di effettuare lo sgancio del tenditore.
La frenatura con il freno continuo garantisce l'immobilità della parte staccata per una sosta non superiore a 30 minuti e purché almeno tre veicoli della colonna siano provvisti di freno continuo attivo.
Qualora la suddetta sosta superasse i 30 minuti, il Manovratore deve provvedere alla chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico, almeno ogni 20 carri.
Tutte le colonne di veicoli in stazionamento devono essere immobilizzate con la chiusura del freno a mano di un veicolo, possibilmente carico, (ogni 20).
Ogni singolo veicolo isolato ed ogni gruppo di veicoli (indipendentemente dalla quantità dei veicoli costituenti il gruppo) devono essere opportunamente immobilizzati con staffe prelevate dall'apposita porta staffe od in dotazione alla locomotiva.

2.6 VALUTAZIONE DEI RISCHI

Valutazione dei rischi secondo quanto previsto negli estratti del "Documento di valutazione dei rischi" della Direzione Territoriale Produzione di Bologna e della Ditta Raccordata, sono riportati nel **Verbale di Cooperazione, Coordinamento e Reciproca Informazione**, rispettivamente nell' allegato n° 4.1.6, al presente fascicolo.

2.7 INCONVENIENTI DI MANOVRA

(Misure gestione delle emergenze – responsabile – referente rapporti tra RFI, IF Organo di Gestione – comportamenti in caso di svio…urti…)
Qualora si verificassero inconvenienti di esercizio quali urti tra carri, svii di veicoli ferroviari, collisioni con veicoli stradali, ecc. si deve dare immediato avviso, oltre che ai vari Responsabili della Società **CePIM S.p.A.**, alle Autorità eventualmente preposte, al **Regolatore della Circolazione/DCO di Parma** tramite telefono **GSRM-3138094904.**
Ferme restando le competenze degli altri Enti ed Autorità preposte, in relazione alla gravità dell'inconveniente, il Regolatore della Circolazione/DCO provvederà ove lo ritenga necessario, a far intervenire sul posto il personale ferroviario incaricato di esperire gli accertamenti e di adottare i provvedimenti del caso.

Informazione ad uso interno - Internal use information

PARTE TERZA

ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE E DEI MEZZI DI TRAZIONE

3.1 MEZZI DI TRAZIONE E PERSONALE ADDETTI ALLE MANOVRE

Le manovre interne di stabilimento e le operazioni di prelievo/consegna dei carri sul fascio base sono effettuate da Mercitalia Shunting & Terminal in qualità di Organo di Gestione, con proprio personale e i mezzi di trazione secondo l'organizzazione descritta nei paragrafi seguenti.
La squadra di manovra è composta almeno da un Operatore sul mezzo di trazione e un Operatore a terra.
L'orario di lavoro è coperto dalle ore 06.00 alle ore 21.12 ma resta comunque flessibile in funzione delle esigenze particolari del servizio

Mezzo di trazione (1)	Numero di servizio (2)	Tipo di trazione (3)	Numero autorizzazone (4)
V100	K1077	Diesel	
V100	K031	Diesel	
D 245	K 275 - 6085	Diesel	

1 indicare il nome desumibile dal libretto

2 indicare il numero di servizio desumibile dal libretto

3 indicare se elettrica, diesel, termica

4 indicare gli estremi dell'autorizzazione qualora al mezzo sia stata concessa una estensione di circolabilità

Qualora il mezzo di trazione della ditta raccordata sia autorizzato ad accedere a binari RFI indicare i limiti territoriali entro i quali è valida l'autorizzazione e le modalità operative che caratterizzano l'attività oggetto dell'autorizzazione; inoltre indicare che copia del libretto è disponibile sul mezzo di trazione per eventuali verifiche da parte del personale incaricato.

3.2 PERSONALE – FORMAZIONE E REQUISITI

3.2.1 PERSONALE

Il personale di condotta e manovra che opera all'interno del raccordo è - in relazione alle mansioni svolte - in possesso delle previste abilitazioni.
L'elenco del personale della Ditta raccordata abilitato è contenuto nell'allegato n° 4.1.11 al presente Fascicolo.
A cura della Ditta raccordata detto elenco deve sempre essere aggiornato in caso di variazioni del personale utilizzato.

Informazione ad uso interno - Internal use information

3.2.2 FORMAZIONE E IDONEITA' PSICO-FISICHE

Gli accordi del Raccordato con l'Impresa Ferroviaria Mercitalia Shunting & Terminal, in materia di formazione ed idoneità psico-fisiche del personale del Raccordato o che opera per conto del Raccordato, preposto alle attività di condotta e di manovra (referente rapporti con IF, n gg di aggiornamenti, scorte, visite, invio norme regolamentari, visite sanitarie di revisione) sono formalizzati nel contratto allegato n° 4.1.6 al presente Fascicolo.

3.2.3 NOMINA DEGLI ISTRUTTORI DELL'IF

(omissis)

3.2.4 NOMINA DEI RESPONSABILI DELLA DISTRIBUZIONE DEGLI AGGIORNAMENTI E DELLE VERIFICHE SANITARIE

(omissis)

3.2.5 SCHEDA INDIVIDUALE PER AGENTE (COPIA ABILITAZIONE….SAN6……)

Le schede individuali degli agenti da cui risultano le abilitazioni conseguite e le visite sanitarie cui sono stati sottoposti sono contenute nell'apposita raccolta che costituisce l'allegato n° 4.1.14 al presente Fascicolo.

3.2.6 DISTRIBUZIONE DEI TESTI NORMATIVI E DEGLI AGGIORNAMENTI

(omissis)

3.2.7 SCHEDE DI DISTRIBUZIONE DEI TESTI NORMATIVI

(omissis)

3.2.8 INTERVENTI DI FORMAZIONE

(omissis)

3.3 MEZZI DI TRAZIONE – AMMISSIONE IN SERVIZIO E MANTENIMENTO DEGLI STANDARD

3.3.1 MEZZI DI TRAZIONE OPERANTI SUL RACCORDO

Le manovre interne di stabilimento e le operazioni di prelievo/ritiro dei carri sul fascio di presa e consegna sono eseguite con 3 mezzi di trazione muniti di formale provvedimento di ammissione in servizio.
L'elenco dei suddetti mezzi trazione è contenuto nell'allegato n° 4.1.17 al presente Fascicolo (elenco anche in formato tabella con i seguenti dati: modello Locomotore, prodotto dalla Ditta, matricola, del peso e di potenza, estremi del formale provvedimento di ammissione in servizio).
A cura della Ditta raccordata detto elenco deve sempre essere aggiornato in caso di variazioni dei mezzi di trazione utilizzati.

Informazione ad uso interno - Internal use information

3.3.2 MANTENIMENTO DEGLI STANDARD

Spetta al Raccordato l'onere di far verificare periodicamente, alle scadenze previste dalle norme, il permanere delle caratteristiche e dei requisiti che hanno consentito l'ammissione in servizio dei mezzi di trazione, ottenendone le relative attestazioni.
Gli accordi del Raccordato con l'Impresa Ferroviaria (indicare quale), in materia di verifica del mantenimento degli standard dei mezzi di trazione operanti sul raccordo sono formalizzati nel contratto allegato n° 4.1.6 al presente Fascicolo.

3.3.3 MANUTENZIONE

(breve descrizione dei piani di manutenzione e degli accordi con terzi con cui il raccordato si assicura che i mezzi di trazione conservino lo standard qualitativo richiesto dall'uso cui sono destinati).

Informazione ad uso interno - Internal use information

PARTE QUARTA

ALLEGATI

4.1 ELENCO DEGLI ALLEGATI

4.1.1 PLANIMETRIA;
4.1.2 PLANIMETRIA "ITINERARI SICURI" ED "INTERVIE"
4.1.3 PIANO SCHEMATICO;
4.1.4 PIANO EMERGENZA INTERNO
4.1.5 CONTRATTO RFI-RACCORDATO
4.1.6 VERBALE DI COOPERAZIONE, COORDINAMENTO E RECIPROCA INFORMAZIONE;
4.1.7 VERBALI DI VISITA AL RACCORDO (ART.9 E 10 DEL D.M. 4572 DEL 11/02/1970, E ART.8 DELLA DISPOSIZIONE RFI 36 DEL 10/10/2007);
4.1.8 ELENCO AGGIORNAMENTI;
4.1.9 PROSPETTO FIRME PER PRESA VISIONE FASCICOLO;
4.1.10 PROSPETTO FIRME PER PRESA VISIONE AGGIORNAMENTO;
4.1.11 CARTELLA DI RACCOLTA DELLE PAGINE SOSTITUITE PER AGGIORNAMENTO.

Redatto da ing. Andrea Massari

Il 04/12/2025

Firma ……

Informazione ad uso interno - Internal use information

FIRMA PER PRESA VISIONE DELLE NORME CONTENUTE NEL PRESENTE FASCICOLO

N°	Cognome e Nome	Data	Firma
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			

Informazione ad uso interno - Internal use information

PROSPETTO FIRME AGGIORNAMENTO N° 1/20…

La firma, per presa visione, deve essere apposta dagli Agenti che in precedenza hanno già firmato il PROSPETTO FIRME per presa visione del contenuto del Fascicolo

N°	Cognome e Nome	Data	Firma
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			

Informazione ad uso interno - Internal use information

ELENCO DEGLI AGGIORNAMENTI

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

AGG. N°___del_____IN VIGORE DAL_____/_____/_____/ SOSTITUITA PAG. N°___

Le pagine sostituite per aggiornamento vanno conservate in apposita cartella allegata al presente Fascicolo.

Informazione ad uso interno - Internal use information

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
DIREZIONE OPERATIVA INFRASTRUTTURE TERRITORIALE BOLOGNA
via Matteotti, 5 - 40129 Bologna

Piano Generale delle Emergenze Scalo Merci Terminale Interporto CEPIM

ALLEGATO 4	Piano Generale delle Emergenze Interporto CEPIM			
Elaborato	Planimetria generale dello scalo			1:500
Revisione N.: 0	Data: 30.09.2022	Redatto: (DOTTIG. SPIRI) (DOTTIG. TARQUAZZI)	Verificato: (DOTTIG. SCURRIDEN) (DOTTIG. SORIA)	Approvato: (DOTTIG. CAPOTANO)

VIA UNIONE EUROPEA
CAPOSALDO "C"
SOCIETA' LA VEGGIA
SOCIETA' LAMPOGAS EMILIANA
VIA DORA
VIA BERNA
DOGANA
PIAZZALE EUROPA
VIA MICHELETTI
MAGAZZINO LOTTO 1
MAGAZZINO LOTTO 2
MAGAZZINO LOTTO 3
MAGAZZINO LOTTO 4
MAGAZZINO LOTTO 5
MAGAZZINO LOTTO 6
PARCHEGGIO TRATTORI
VIA STOCCOLMA
TERMINAL CONTAINERS
VIA MADRID
VIA PARIGI
COOP. PRIMO TADDEI
VIA LONDRA
VIA VIENNA
SOCIETA' FRARU
FIUME TARO
RACCORDO AUTOSTRADA
RACCORDO FERROVIARIO
VIA ATENE
VIA ROMA
VIA BERLINO
VIA MOSCA
VIA PARIGI
VIA LISBONA
VIA ATENE
VIA VIENNA
VIA LONDRA
VIA MADRID
VIA STOCCOLMA
VIA MICHELETTI
PIAZZALE EUROPA
VIA BERNA
VIA DORA
VIA UNIONE EUROPEA
VIA UNIONE EUROPEA
CAPOSALDO "A"
CAPOSALDO "TOMBA CENTRALE"
Quota ferro 53.35
Quota ferro 52.60
Quota ferro 52.60
Quota ferro 52.60

CeP.I.M. Spa INTERPORTO DI PARMA

LINEA: BOLOGNA - PARMENSE
INTERPORTO DI PARMA

INTERVENTO DI POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA DELL'INTERPORTO DI PARMA

PLANIMETRIA DELLE INTERVIE E DEI SENTIERI

SCALE 1 : 1.000

TAV. N.° 1	IN CASO DOM	
DISEGNO	DESIGN AGORÀ	
DISEGNO IN CONFORMITA' PROG.		

NON CONFORME ALL'ORIGINALE
DISEGNO IN CONFORMITA' PROG.

PIANO GENERALE DI EMERGENZA

IMPIANTO DI PARMA INTERPORTO

C/O STAZIONE DI CASTELGUELFO

Rev.	Data	Descrizione modifica	Redatto U.O. SIC. S.L. DTP BO	Verificato Resp. U.O. SIC. DTP BO	Approvato Resp. DTPBO
0	22/11/2010	Emissione per applicazione	N.Dozzo	S.Rossi	V.Cefaliello
1	27/02/2015	Aggiornamento	D. Tavolazzi	A.P. Mazzeo	L.Cavacchioli

INDICE

Capitolo I – Generalità

I.1 Premessa
I.2 Scopo e campo di applicazione
I.3 Documenti 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

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
IV.5 Schema organizzativo per la gestione dell'emergenza

Capitolo V Procedura Operativa per la gestione dell'emergenza

V.1 Emergenza incendio
V.2 Emergenza Merci pericolose

V.3 Fuoriuscita di sostanze pericolose
V.4 Anormalità rilevanti o incidenti di esercizio
V.5 Evento naturale (sisma, avversità atmosferiche, ecc…)
V.6 Emergenza generica (atti terroristici e vandalici, criminalità, esplosioni, ecc...)
V.7 Emergenza in un impianto limitrofo
V.8 infortunio o malore

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
V:.5 Contratti di appalto e contratti d'opera

ALLEGATI

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 – Piani di emergenza interni / Procedure Organizzative
Allegato 6 - Lista di distribuzione del PGE

CAPITOLO I – GENERALITA'

I.1 PREMESSA

Il presente Documento, approvato dal Responsabile della Direzione Territoriale Produzione di Bologna di RFI, in qualità di proprietario dell'asset, è stato redatto secondo la Procedura RFI SDR SIGS P.13 1.0 del 31/01/2013 "Gestione delle Emergenze" e, in particolare, nel rispetto del suo Allegato 07 1.0 "Linea Guida per la redazione dei Piani Generali di Emergenza". Per la sua stesura, si è fatto riferimento alla seguente normativa di legge: D.LGS 81/2008 in materia di tutela della salute e della sicurezza del lavoro; D.M. 10/03/98 "Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro", DM 388 del 15/07/2003 "Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale" e D.M. 19 del 24/01/2011 "per il primo soccorso in ferrovia". Esso rappresenta il coordinamento tra i vari Piani di Emergenza Interni predisposti dai datori di lavoro delle realtà produttive presenti nell'Interporto Cepim di Castelguelfo.

I.2 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente PGE indica le procedure, le mansioni e i conseguenti interventi previsti per i vari scenari incidentali ipotizzati.
Esso non solleva i vari Datori di Lavoro dall'obbligo di valutare i rischi connessi alle attività svolte dalle proprie organizzazioni e di redigere i Piani di Emergenza Interni conseguenti e dei quali rappresenta il necessario coordinamento.
Il presente Piano Generale di Emergenza dell'Interporto Cepim di Castelguelfo ha uno scalo terminale di merci pericolose attribuite a diverse Imprese Ferroviarie si applica a tutte le aree, coperte e all'aperto presenti nel perimetro della stazione. Il Piano inoltre, considerando tutte le procedure e i piani di emergenza previsti da tutte le realtà organizzative presenti in ambito stazione, fornisce le indicazioni per il coordinamento, anche delle risorse, della gestione comune delle emergenze che coinvolgono aspetti generali riguardanti tutta la stazione. Ha lo scopo, quindi, di pianificare le risposte organizzative comuni, al verificarsi di un incidente le cui conseguenze non siano strettamente limitate e confinate all'interno delle singole strutture, per minimizzare i danni alle persone, all'ambiente, al patrimonio aziendale e alle attività lavorative.
Le procedure del presente PGE, che sono state predisposte sulla base di scenari incidentali ben definiti e che possono essere estese, per analogia, anche ad altre tipologie di incidenti non previste, interessano il personale delle seguenti strutture:

- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Parma
- Ufficio Territoriale del Governo di Parma
- Protezione Civile Parma
- RFI SpA – Protezione Aziendale Bologna
- RFI SpA – Direzione Direttrice Asse Verticale Bologna
- RFI SpA – Direzione Territoriale Produzione Bologna
- Terminali Italia Srl – Parma Interporto
- Polizia Ferroviaria di Parma
- Trenitalia SpA – Divisione Cargo Area Emilia Romagna e Adriatica
- Comune di Fontevivo
- Comune di Noceto
- Nord Cargo srl
- Serfer servizi ferroviari srl
- FUORIMURO - Genova
- DB S.R.I.S. Novate Milanese

- Captrain Italia
- INRAIL
- Compagnia Ferroviaria Italiana – Roma
- Lampogas
- Lanzi trasporti
- FRARO
- Ce.P.I.M.
- Schenker Italiana Peschiera Borromea MI
- Bologna GRU

- Altre eventuali ulteriori IF che dovessero acquisire traffico interessante l'impianto di Interporto CEPIM alle quali sarà, all'occorrenza, consegnato il presente PGE.

nonché tutti i visitatori che, a qualsiasi titolo, si trovano negli ambienti chiusi ed aperti della stessa.

Il presente Piano, pertanto contiene:

- le azioni che i lavoratori devono mettere in atto in caso d'incendio, di anormalità rilevanti (sisma, cedimento strutturale), di attacchi terroristici, di emergenze sanitarie.
- le procedure per l'evacuazione dal luogo di lavoro, attuate dalle persone presenti (dipendenti, visitatori, etc.);
- le procedure per la chiamata dei mezzi di soccorso e l'informativa da fornire al momento del loro arrivo.

Nel Decreto si precisa anche che il personale deve mettere in pratica le procedure di evacuazione partecipando, periodicamente (almeno una volta l'anno) ad una esercitazione.

I.3 DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

- D.Lgs. 81/2008 – "Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro;
- D.M. 10.03.1998 – "Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro";
- Legge 191 del 26/04/1974 – "Prevenzione infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato";
- DM 388 del 15/07/2003 "Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale";
- D.M. 19 del 24/01/2011 "Regolamento sulle modalità di applicazione in ambito ferroviario, del decreto 15 Luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del Decreto Legislativo 9 Aprile 2008, n. 81";
- D.P.R. n. 469 del 01/06/1979 – "Regolamento di attuazione della L. 191/74";
- D.P.R. n. 753 del 11/07/1980 – "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto";
- Decreto Ministeriale del 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;
- Direttiva del Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) n. 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010;
- Disposizione di Esercizio N. 3 del 21 aprile 2010 Direzione Tecnica di RFI – "Scali terminali ricadenti nell'applicazione del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/10/1998 e scali di smistamento delle merci pericolose".
- Manuale del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei Treni e dell'esercizio ferroviario;

- Sistema Integrato Gestione Sicurezza – RFI SDR SIGS P 13 1 0 "Gestione delle Emergenze";
- S.I.G.S. – RFI SDR SIGS P 13 1 0 "Gestione delle Emergenze" – Allegato 07 1 0 Linea Guida per la Redazione dei Piani Generali di Emergenza;
- MOGARIE -Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio della DTP Bologna istituito con la COp 309 del 07/08/2013 di RFI.

I.4 DOCUMENTAZIONE CORRELATA

- PEI e Procedure allegati all'originale delle diverse realtà produttive presenti.

I.5 Definizioni:

Affollamento	Numero massimo ipotizzabile di lavoratori e di altre persone presenti nel luogo di lavoro o in una determinata area dello stesso
Emergenza	Situazione imprevista che obbliga a mettere in atto misure straordinarie di reazione a quanto accade. Nella presente procedura il concetto di emergenza è relativo sia alla sicurezza del lavoro, che alla tutela dell'ambiente e si riferisce ad eventi quali incendi, emergenze sanitarie, fuoriuscita dai contenitori di sostanze pericolose, attacchi terroristici, incidenti di esercizio.
Attivatore dell'Emergenza di Piano	Figura individuata avente il compito di chiamare il soccorso pubblico e di coordinare le azioni ed il personale nella gestione dell'emergenza.
Incidente	Evento, consistente in una causa violenta, avvenuta in occasione di lavoro, che ha la potenzialità di produrre l'infortunio di uno o più lavoratori.
Luoghi di lavoro a rischio di incendio basso	Luoghi di lavoro o parte di essi, in cui sono presenti sostanze a basso tasso di infiammabilità e le condizioni locali e di esercizio offrono scarse possibilità di sviluppo di principi di incendio ed in cui, in caso di incendio, la probabilità di propagazione dello stesso è da ritenersi limitata.
Luoghi di lavoro a rischio di incendio medio	Luoghi di lavoro o parte di essi, in cui sono presenti sostanze infiammabili e/o condizioni locali e/o di esercizio che possono favorire lo sviluppo di incendi, ma nei quali, in caso di incendio, la probabilità di propagazione dello stesso è da ritenersi limitata.
Luoghi di lavoro a rischio di incendio elevato	Luoghi di lavoro o parte di essi, in cui per presenza di sostanze altamente infiammabili e/o per le condizioni locali e/o di esercizio sussistono notevoli probabilità di sviluppo di incendi e nella fase iniziale sussistono forti probabilità di propagazione delle fiamme, ovvero non è possibile la classificazione come luogo a rischio di incendio basso o medio.
Luogo sicuro	Luogo dove le persone possono ritenersi al sicuro dall'effetto dell'incendio, come le aree esterne al fabbricato.
Pericolo di incendio	Proprietà o qualità intrinseca di determinati materiali o attrezzature, oppure di metodologie e pratiche di lavoro o di utilizzo di ambiente di lavoro, che possono causare un incendio.
Procedure di emergenza	Attivazione di risorse umane, procedure definite, apprestamenti tecnici per eliminare,

	modificare, attenuare le conseguenze derivanti da situazioni a rischio.
Rischio di incendio	Probabilità che sia raggiunto il livello potenziale di accadimento di un incendio e che si verifichino conseguenze dell'incendio sulle persone presenti.
Segnaletica di sicurezza	Segnaletica che riferita ad un oggetto o ad una situazione trasmette visivamente, graficamente o con messaggio sintetico un messaggio di sicurezza. Es. indicazioni della collocazione di estintori, o direzione di fuga, o comportamenti da tenere.
Scenario incidentale	Contesto fisico di un evento incidentale iniziale e ipotesi sulla sua possibile evoluzione e sviluppo.
Uscita di emergenza	Passaggio che immette in un luogo sicuro.
Valutazione del Rischio	Processo generale di stima dell'entità del rischio, ai fini delle decisioni in merito alla sua tollerabilità, utilizzando le tecniche previste dalle più recenti norme europee.
Via di uscita	Percorso senza ostacoli al deflusso, da utilizzare in caso di emergenza dagli occupanti un edificio o un locale per raggiungere un luogo sicuro .

I.6 Abbreviazioni:

Abbreviazione	Definizione
ATI	Associazione Temporanea di Imprese
CO	Comunicazione Organizzativa
COp	Comunicazione Operativa
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DM	Dirigente Movimento
DMO	Dirigente Movimento Operatore
DOTE	Dirigente Operativo Trazione Elettrica
DTP	Direzione Territoriale Produzione
IF	Impresa Ferroviaria
L.d.C.	Linea di Contatto
PEI	Piano di Emergenza Interno
PGE	Piano Generale di Emergenza
POLFER	Polizia Ferroviaria
RdS	Responsabile di Scalo
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RID	Regolamento Internazionale Trasporto Merci Pericolose per Ferrovia
SIGS	Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della Circolazione dei treni e dell'Esercizio Ferroviario
SO	Struttura Organizzativa
UM	Ufficio Movimento
UP	Unità Produttiva
UTI	Unità Trasporto Intermodale
VV.F.	Vigili del Fuoco

II –CARATTERISTICHE DEL SITO

II.1 DESCRIZIONE DELLE ATTIVITA' SVOLTE

II.1.1 - LE ATTIVITA':

L'Impianto di Parma Interporto (CEPIM), in Comune di Fontevivo (PR), insiste in un'area raccordata alla stazione di Castelguelfo, della linea Piacenza – Bologna. La linea di raccordo denominata dorsale, lunga 5,3 Km, è a semplice binario ed è esercita a Dirigenza Locale dal DMO di Castelguelfo. Gli arrivi e le partenze avvengono da questa stazione. Il raccordo conduce ad un Fascio Base, da cui si diramano i raccordi privati: Lampogas , Terminal Container, Cepim, Lanzi, DB Shenker e Fraro.
L'Interporto di Parma (Ce.P.I.M.) è interessata da un traffico sia in arrivo che in partenza di trasporti di merci pericolose e per questa ragione è classificata quale Scalo Merci Terminale di Ferrovia e sono in essere le Procedure Organizzative del Gestore Infrastruttura e delle Imprese Ferroviarie titolari dei trasporti. L'Interporto di Parma (Ce.P.I.M.) è definito, ai sensi del DM 20/10/1998, Scalo Merci Terminale di tipo Raccordato e Intermodale.
L'attività di manovra è svolta dal Soggetto Unico SERFER Servizi Ferroviari Srl, l'orario di presenziamento è dalle ore 06.00 alle ore 21.12 dal Lunedì al Venerdì ed il Sabato dalle ore 06.00 alle ore 14.00.
Il Raccordo LAMPOGAS osserva il seguente orario di apertura: normalmente aperto dalle ore 07.00 alle ore 18.00 dal lunedì al venerdì; sabato, domenica, festivi e negli altri orari è sempre presenziato dal custode dello stabilimento.
Nel Terminal Containers (area gestita da Terminali Italia) viene svolto il servizio intermodale di merci pericolose, si avvale della società Bologna Gru per i servizi di terminalizzazione. Il Cancello di accesso è sito in Via Stoccolma è aperto dalle ore 07.00 alle ore 19.00 dal Lu al Ve e dalle ore 07.00 alle ore 11.30 il Sa, una copia della chiave è custodita dal DM di Castelguelfo nella valigetta rossa dell'emergenza e una dal personale di SERFER nel locale manovra. Le attività terminalistiche all'interno del Terminal sono state affidate da RFI a Terminali Italia.
La planimetria allegata comprende il Fascio Presa e Consegna ed il Terminal.

I principali fabbricati presenti nell'ambito del Terminal sono:
Il Fabbricato Servizi Accessori con gli uffici di SERFER, BOLOGNA GRU' e Terminali Italia.

Il punto di raccolta individuato, in caso di evacuazione, è individuabile in planimetria.

II.1.2 - SENTIERI SICURI ED INTERVIE:

La possibilità di circolare nelle aree di piazzale della stazione è, di norma, regolamentata dall'art. 6 della Legge 191/74, reso attuativo dall'art.8 del DPR 469/79. In una planimetria specifica sono indicati tutti i sentieri percorribili e, in funzione della loro colorazione ricevuta, le condizioni di compatibilità o meno con la circolazione dei rotabili ferroviari (convogli e manovre).
Su tali sentieri non è prevista la circolazione in bicicletta o con mezzi motorizzati
In una condizione di emergenza, l'utilizzazione di queste aree attraverso i sentieri presenti – sia per l'accesso dei soccorsi esterni, sia per permettere la rapida evacuazione delle persone presenti - dovrà essere preceduta da un'interruzione di ogni attività di circolazione ferroviaria.
La planimetria degli "Itinerari di sicurezza" è esposta in Ufficio Movimento di Castelguelfo e in sala manovra del Soggetto Unico SERFER.
Tutta l'area ferroviaria è recintata con recinzioni metalliche ed è accessibile attraverso specifici accessi carrabili descritti nel successivo paragrafo. Essa è, inoltre, descritta in maniera particolareggiata sulle planimetrie riportate nell'Allegato 4 "Planimetrie e Documentazione Tecnica" del presene PGE.

II.2 CLASSIFICAZIONE DI RISCHIO INCENDIO

Il presente Piano Generale di Emergenza, considerato che l'impianto è "Scalo Merci Terminale di Ferrovia" – tipologia "Raccordo e Intermodale", in conseguenza di un'importante traffico in arrivo e in partenza di trasporti ferroviari di merci pericolose, classifica il complessivo rischio incendio come "**MEDIO**", ai sensi del D.M. 10 marzo 1998. Questa classificazione ha una diretta conseguenza ai fini della formazione che tutti gli addetti all'emergenza devono avere prima della formale accettazione degli specifici incarichi.

II.3 INGRESSI E VIE DI ESODO

In allegato 4, con opportuna simbologia, sono indicati gli accessi carrabili utilizzabili in stazione.

Il Fascio Base è dotato dei seguenti accessi carrabili:

INGRESSI CARRABILI			
Numero Ingresso	Ubicazione	Caratteristiche	Servizio pubblico soccorso che ha possibilità di accesso
1	**Via Stoccolma**	**Cancello aperto dalle ore 6.00 alle 22.00 dal lunedì al venerdì e dalle ore 6.00 alle ore 14.00 il sabato** *Larghezza m 6,00* *Altezza nessuna limitazione* Chiavi presso il DM di Castelguelfo (valigetta rossa) e una copia personale Soggetto Unico SERFER (locale manovra presso Terminal Container)	**VV.FF e Mezzi di Soccorso al binario** **Merci Pericolose 4° 5° e 6° binario Fascio Base**

Il Terminal Container è dotato dei seguenti accessi carrabili:

INGRESSI CARRABILI			
Numero Ingresso	Ubicazione	Caratteristiche	Servizio pubblico soccorso che ha possibilità di accesso
A	**Via Stoccolma**	**Cancello aperto dalle ore 7.00 alle 19.00 dal lunedì al venerdì e dalle ore 7.00 alle ore 11.30 il sabato** *Larghezza m 6,00* *Altezza nessuna limitazione* Chiavi presso il DM di Castelguelfo (valigetta rossa) e una copia personale Soggetto Unico SERFER (locale manovra presso Terminal Container)	**VV.FF e Mezzi di Soccorso al binario** **Merci Pericolose 2° e 3° binario Terminal Container**

Gli accessi carrabili sono individuati e numerati nelle planimetrie d'emergenza (allegato 4) nonché segnalati sul posto da apposita cartellonistica.

II.4 SISTEMI DI RILEVAZIONE E RIVELAZIONE

Presenti n. 3 maniche a vento ubicate lungo tutto il Fascio Base come evidenziato nella planimetria allegata alla PO.

Presente n. 1 manica a vento ubicata presso i paraurti dei binari II e III Terminal Container come evidenziato nella planimetria allegata alla PO.

La linea telefonica per l'avviso ai Vigili del Fuoco (115) è installata presso l'UM di Castelguelfo a disposizione del DM, attivatore dell'emergenza. Il personale di manovra del Soggetto Unico SERFER che opera sui piazzali è dotata di radiotelefoni collegati direttamente con il DM di Castelguelfo.

Per l'attivazione dell'emergenza il personale dispone di linee telefoniche di servizio interne e di telefoni cellulari abilitati alle chiamate di soccorso (115 e 118) e per la chiamata all'attivatore dell'emergenza, Dirigente Movimento di RFI.

Gli allarmi e le notizie relative all'emergenza sono diramati tramite impianto di diffusione sonora costituito da n. 10 coppie di altoparlanti complete di sirene dislocati lungo tutto il Fascio Base e il Terminal Container come evidenziato nella planimetria, collegate con gli Uffici del Formatore Cargo e della Società Bologna Grù.

Tutti questi sistemi di comunicazione sono sottoposti alle verifiche e controllo periodico da personale incaricato.

II.5 PRESIDI DI ESTINZIONE INCENDIO

Nella zona del Fascio Base è presente una rete di idranti di superficie che costeggia il I binario; tra i binari III e IV FB è presente una rete di idranti interrati come evidenziato nella planimetria allegata.

Nei pressi dell'accesso n. 1 del F.B. è presente una vasca di contenimento come evidenziata nella planimetria allegata.

Nella zona del Terminal Containers è presente una rete di idranti di soprasuolo e sottosuolo dislocata in tutta l'area, un attacco motopompa e una vasca di accumulo antincendio come evidenziato nella planimetria allegata.

Sono dislocati negli ambienti di lavoro sia al chiuso che all'aperto, mezzi di estintori portatili e carrellati a polvere e portatili a CO2. La loro ubicazione è individuata sulle planimetrie allegate.
Questi presidi sono mantenuti in efficienza e revisionati periodicamente da personale specializzato incaricato.

II.6 ILLUMINAZIONE DI EMERGENZA

Lo scalo è illuminato mediante n. 6 torri faro e n. 10 paline in corrispondenza dei binari di presa e consegna del Fascio Base come evidenziata nella planimetria allegata.
Il Terminal Container è illuminato mediante n. 3 torri faro in corrispondenza dei binari di presa e consegna Terminal Container come evidenziata nella planimetria allegata.

II.7 PRESIDI DI PRIMO SOCCORSO

All'interno dei fabbricati sono presenti presidi di Primo Soccorso, segnalati sul posto da cartelli e riportati in planimetria allegata al presente piano.

II. 8 ULTERIORI ATTREZZATURE E PRESIDI DA UTILIZZARE IN CASO DI EMERGENZA

Presso il Terminal Containers, la Società BOLOGNA GRU è dotata di mezzi di estinzione incendi (estintori carrellati e portatili) e delle attrezzature di supporto per emergenze con merci pericolose (materiale di assorbimento e contenimento, indumenti protettivi).

CAPITOLO III – SCENARI INCIDENTALI

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

Scenari incidentali: Elenco Pericoli - Rischi	Cause Individuate	Misure di Prevenzione	Misure di Protezione
Emergenza Incendio	Accumulo di materiale combustibile di vario genere	Formazione ed informazione del personale Rimozione o significativa riduzione dei materiali facilmente combustibili ed altamente infiammabili ad un quantitativo richiesto per la normale conduzione dell'attività	Presidi antincendio (estintori)
	Mancato rispetto delle norme rivolte ad evitare gli incendi (divieto di fumare, divieto di utilizzare apparecchi portatili generatori di calore, etc…..)	Formazione ed informazione del personale Segnaletica di sicurezza	
	Atti vandalici (da parte di terzi)	Controlli degli accessi e sorveglianza con impianto TVcc	
	Scarsa manutenzione delle attrezzature di lavoro Impianti elettrici difettosi, sovracaricati e non adeguatamente protetti; Riparazioni o modifiche degli impianti elettrici effettuate da personale non competente; Apparecchiature elettriche lasciate sotto tensione, anche quando non utilizzate; Ostruzione della ventilazione degli impianti di riscaldamento/ventilazione, delle attrezzature di lavoro, etc…….	Formazione ed informazione del personale Messa a norma e verifiche periodiche delle attrezzature/impianti Manutenzione delle attrezzature/impianti	
	Fuoriuscita di materiale infiammabile contenute nel Diesel Tank	Formazione ed informazione del personale Divieto di effettuare operazioni di drenaggio, spurgo dei serbatoi di stoccaggio, delegarne il compito a personale specializzato. Per un raggio di 10 metri dalle aree di erogazione, travaso e stoccaggio divieto assoluto di fumare o di utilizzare fiamme libere, nonché l'utilizzo dei cellulari. Nell'ambito dell'impianto è assolutamente vietato il riempimento di recipienti mobili.	

Scenari incidentali; Elenco Pericoli - Rischi	Cause Individuate	Misure di Prevenzione	Misure di Protezione
Emergenza Incendio	Accumulo di materiale combustibile di vario genere	Formazione ed informazione del personale Rimozione o significativa riduzione dei materiali facilmente combustibili ed altamente infiammabili ad un quantitativo richiesto per la normale conduzione dell'attività	Presidi antincendio (estintori)
	Mancato rispetto delle norme rivolte ad evitare gli incendi (divieto di fumare, divieto di utilizzare apparecchi portatili generatori di calore, etc…..)	Formazione ed informazione del personale Segnaletica di sicurezza	
	Atti vandalici (da parte di terzi)	Controlli degli accessi e sorveglianza con impianto TVcc	
	Scarsa manutenzione delle attrezzature di lavoro Impianti elettrici difettosi, sovracaricati e non adeguatamente protetti; Riparazioni o modifiche degli impianti elettrici effettuate da personale non competente; Apparecchiature elettriche lasciate sotto tensione, anche quando non utilizzate; Ostruzione della ventilazione degli impianti di riscaldamento/ventilazione, delle attrezzature di lavoro, etc…….	Formazione ed informazione del personale Messa a norma e verifiche periodiche delle attrezzature/impianti Manutenzione delle attrezzature/impianti	
	Fuoriuscita di materiale infiammabile contenute nel Diesel Tank	Formazione ed informazione del personale Divieto di effettuare operazioni di drenaggio, spurgo dei serbatoi di stoccaggio, delegarne il compito a personale specializzato. Per un raggio di 10 metri dalle aree di erogazione, travaso e stoccaggio divieto assoluto di fumare o di utilizzare fiamme libere, nonché l'utilizzo dei cellulari. Nell'ambito dell'impianto è assolutamente vietato il riempimento di recipienti mobili.	

	Materiale rotabile in fiamme	Impianto RTB	Distacco e allontanamento dei veicoli adiacenti Opportuni provvedimenti di circolazione Presidi antincendio
Emergenza merci pericolose	Transito/sosta di treni aventi perdite di sostanza pericolosa a seguito di avaria alle cisterne.	Manutenzione da parte delle Imprese Ferroviarie sulle ferrocisterne. Controlli visivi delle cisterne	Applicazione procedure
	Incidente ferroviario di treni merci che trasportano sostanze pericolose.	Rispetto della normativa di esercizio	Applicazione procedure
Fuoriuscita di sostanze pericolose	Rottura del serbatoio gasolio/depositi di sostanze pericolose collisioni durante la movimentazione delle UTI	Informazione\formazione dei lavoratori Limitare il quantitativo di prodotti chimici detenuti	Applicazione procedure Bacini di contenimento
Anormalità rilevanti o incidenti di esercizio	n.n.	Informazione\formazione dei lavoratori	Applicazione procedure
Evento naturale (sisma, avversità atmosferica, etc….)	n.n.	Informazione\formazione dei lavoratori	Applicazione procedure
Emergenza generica (atti terroristici e vandalici, criminalità, esplosioni, etc…)	n.n.	Controllo degli accessi e sorveglianza tramite sistema antintrusione	Applicazione procedure
Emergenza in un impianto limitrofo	n.n.	Informazione\formazione dei lavoratori	Applicazione procedure
Infortunio o malore	n.n.	Informazione\formazione dei lavoratori	Applicazione procedure

CAPITOLO IV – MODALITA' DI GESTIONE DELL'EMERGENZA

IV.1 LIVELLI DI ALLARME

Il presente PGE, svolgendo una funzione di coordinamento rispetto ai Piani di Emergenza Interni e alle Procedure Organizzative in essere nella complessiva area dell'impianto, individua i seguenti livelli di allarme:

1) Preallarme (per limitare i falsi allarme);
2) Allarme di primo livello (emergenza limitata);
3) Allarme di secondo livello (emergenza estesa).

Preallarme.

Con questa fase si individua una situazione nella quale è giunta notizia del verificarsi di un evento che, per le sue caratteristiche, definiamo "Emergenza". Prima di far scattare la risposta organizzativa per fronteggiarne le conseguenze, in questa fase, è necessario verificare l'attendibilità della segnalazione e, se confermata, avviare la fase di allarme corrispondente.

Allarme di Primo Livello.

In questa fase, l'evento definito "Emergenza" è stato accertato e nella valutazione degli Attivatori esso si considera risolvibile senza il ricorso agli enti esterni. Si tratta, quindi, di un'emergenza definita "limitata" che verrà affrontata dando attuazione al Piano di Emergenza Interno relativo.

Allarme di Secondo Livello.

In questa fase, l'Emergenza" mette in pericolo l'incolumità delle persone, interessa più aree della stazione e necessita dell'intervento dei soccorsi esterni. Essa, inoltre, può richiedere l'evacuazione della stazione o di parti di essa.

IV.2 ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELL'EMERGENZA.

Chiunque rilevi una situazione di emergenza (Segnalatore) deve avvisare l'attivatore dell'emergenza (DM di Castelguelfo) o in caso d'impossibilità, può segnalare direttamente ad uno degli addetti all'emergenza e comunque al rispettivo Capo Impianto che, in funzione dell'entità dell'emergenza, pone in essere le azioni conseguenti

Le figure coinvolte nella gestione dell'emergenza sono di seguito elencate:

- **Segnalatore dell'emergenza:** chiunque accerti e comunichi all'attivatore una situazione di emergenza;
- **Attivatore dell'Emergenza:** è individuato nel **DM di Castelguelfo** e svolge i seguenti compiti:
  - ✓ Recepisce tutte le informazioni fornite dal segnalatore dell'emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
  - ✓ Valuta lo scenario incidentale, ne stabilisce l'entità ed attiva la procedura operativa prevista dal PGE. In particolare:
    - Comunica immediatamente l'evento incidentale al Gestore dell'emergenza.
    - Supporta il Gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.

- **Gestore dell'emergenza:** attiva, se ritenuto opportuno le procedure di emergenza previste dalla COp 309/2013 (MOGARIE). In caso di intervento dei VVF il gestore dell'emergenza (DCCM) lascia il coordinamento delle attività ai relativi capi squadra intervenuti sul posto, fornendo attività di supporto. Ha i seguenti compiti:

  1. *Se l'emergenza è limitata (1°livello):*
     il gestore dell'emergenza coincide con l'attivatore dell'emergenza(DM). Egli attiva la squadra di emergenza e ne coordina le attività.
  2. *Se l'emergenza è estesa (2°livello)*
     È il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM) il quale 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 treni.
     - ✓ Richiede l'intervento di Vigili del Fuoco, Soccorso Sanitario, Polfer, eventuali altri enti interessati;
     - ✓ Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dalla COp 309/2013 (MOGARIE) e dalle disposizioni normative vigenti in materia di merci pericolose (se necessario);
     - ✓ all'arrivo dei Vigili del Fuoco, lascia loro il coordinamento dell'attività;
     - ✓ terminato l'intervento dei Vigili del Fuoco riprende il coordinamento delle attività, individuando la necessità della permanenza degli altri enti intervenuti;
     - ✓ dispone la cessazione dell'emergenza, adoperandosi per il ripristino delle normali attività.

- **Addetti all'emergenza**: personale formato e addestrato all'emergenza incendi e primo soccorso sanitario, preposto ad intervenire per allertare, soccorrere ed attuare ogni azione possibile e necessaria a protezione delle persone e dei beni. Essi sono organizzati in squadra coordinata da un responsabile individuato durante l'emergenza dall'attivatore (DM). Hanno i seguenti compiti:

  Responsabile della Squadra di Emergenza:

  - Sulla base delle informazioni ricevute e sull'effettiva situazione, coordina le operazioni della squadra di emergenza anche su direttive del gestore dell'emergenza;
  - In caso di allarme di 2° livello si interfaccia con i VVF e con il pronto soccorso sanitario per la gestione dell'emergenza fornendo tutte le informazioni presenti nel PGE ed utili alla risoluzione dell'emergenza in atto;
  - Dispone su eventuale incarico del gestore dell'emergenza gli opportuni avvisi ai viaggiatori ed altri lavoratori per l'evacuazione dell'impianto;
  - Comunica al gestore dell'emergenza la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

  Componenti della squadra d'emergenza:

  Gli addetti all'emergenza, coordinati dal responsabile della squadra, effettuano i primi interventi del caso evitando qualsiasi situazione che possa metterli in pericolo:

  - si muniscono dei DPI necessari per il tipo di intervento richiesto;
  - si tengono, per quanto possibile, sopra vento, rispetto all'incendio;
  - delimitano la zona circostante l'incidente, vietando l'ingresso alle persone non autorizzate;
  - allontanano le persone non coinvolte nella gestione dell'emergenza, indirizzandole tramite i percorsi di sicurezza nei punti di raccolta/luoghi sicuri previsti;
  - intervengono nella fase di ignizione/prima propagazione dell'incendio, utilizzando gli estintori più vicini ed appropriati;
  - effettuano i primi e necessari interventi di primo soccorso sanitario;

- soccorrono ed aiutano eventuali disabili coinvolti;
- chiudono le porte resistenti al fuoco, ove presenti;
- mettono in atto quanto previsto nelle norme di comportamento;
- una volta arrivati i Vigili del Fuoco, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

Ad ogni componente della squadra di emergenza possono essere attribuiti uno o più ruoli.

- **Personale rimanente che opera nel luogo interessato dall'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 fiamme;
  - di attenersi scrupolosamente alle istruzioni ricevute dagli addetti alle emergenza;
  - fermare tutti i veicoli, spegnere il motore ed allontanarsi, lasciare libero le linee telefoniche;
  - allontanarsi dal luogo di lavoro seguendo la segnaletica di sicurezza;
  - non intralciare in alcun modo le attività dei soccorritori.

IV.3 POSTO DI COMANDO OPERATIVO (PCO).

Per la gestione delle **emergenze di 1° livello**, il posto di comando operativo (PCO) viene individuato nell'Ufficio Movimento di Castelguelfo, che è la sede di lavoro del Dirigente Movimento che svolge le funzioni di Attivatore-Gestore dell'emergenza. Presso questo ufficio è possibile gestire tute le operazioni di coordinamento per la risoluzione delle emergenza.

Per la gestione delle **emergenze di 2° livello**, il posto di comando operativo (PCO) viene individuato presso la sede di lavoro del DCCM. Tale posizione si trova all'interno del Fabbricato PCS di via Bovi Campeggi 22/10 Bologna

IV.4 COMUNICAZIONI

Nelle comunicazioni per segnalare, disporre interventi e richiedere azioni interne e richiedere interventi di soccorso esterni, è necessario attenersi ai seguenti specifici formulari, allo scopo di evitare di trascurare elementi importanti di informazione e/o di ingenerare equivoci.

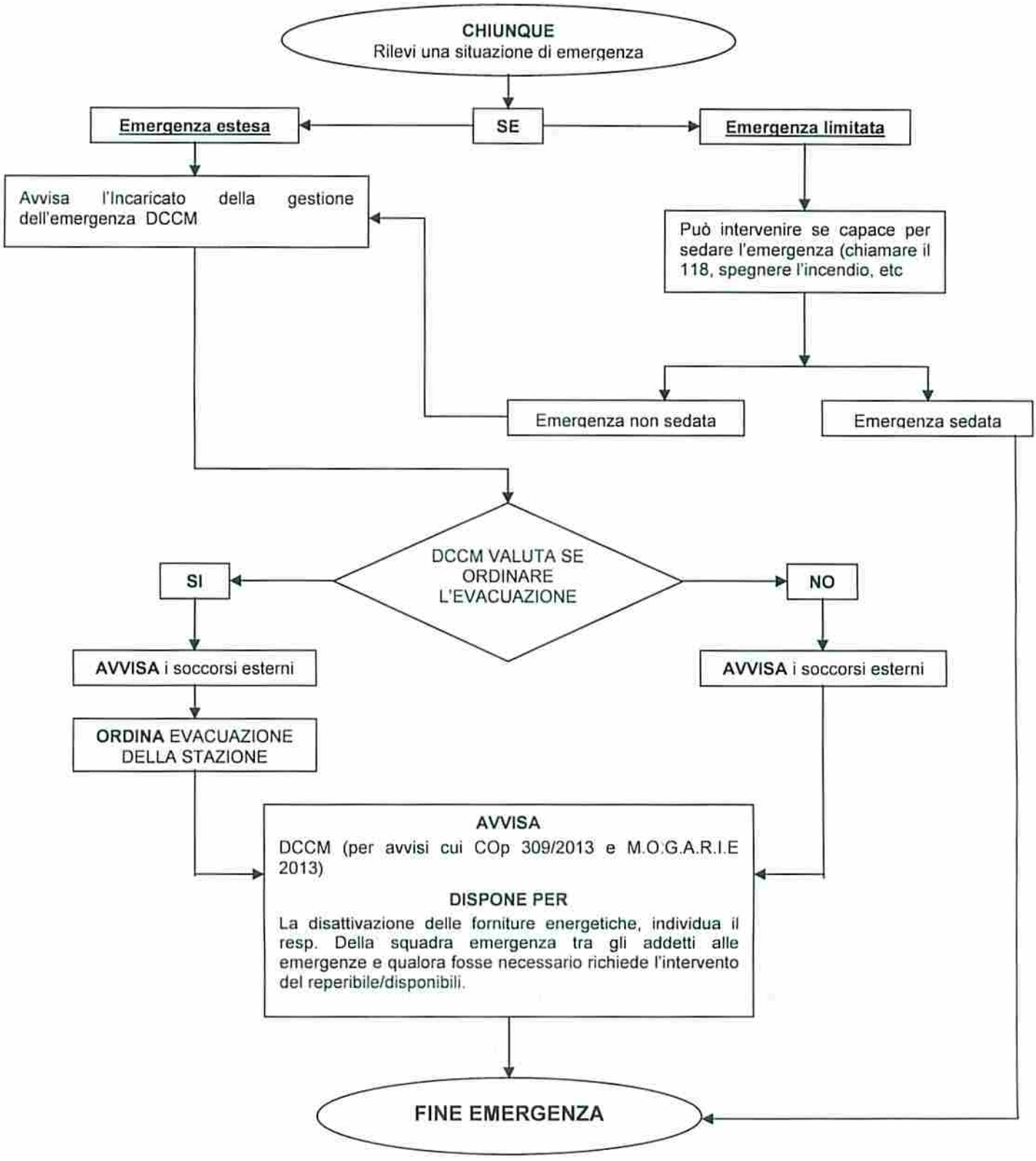
"PRONTO, QUI E' IL ..... DI ..... E' RICHIESTO IL VOSTRO INTERVENTO PER..... (indicare in breve il tipo di evento).

SONO COINVOLTI NUMERO PERSONE..... (indicare eventuali feriti)

L'INGRESSO CARRABILE PIÙ VICINO E' IL N..... SITO IN VIA..... N° ...

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

IV 5 Schema organizzativo per la gestione dell'emergenza



CAPITOLO V – PROCEDURA OPERATIVA PER LA GESTIONE DELL'EMERGENZA

L'Impianto di Parma Interporto (CEPIM copre una vasta area al cui interno, come indicato nel paragrafo II.1, si svolgono diverse attività produttive. Da queste attività e da quelle che possono originarsi da siti produttivi esterni, possono derivare ragionevolmente situazioni di "Emergenza" riconducibili ai seguenti macro-scenari incidentali:

1) Emergenza Incendio;
2) Emergenza Merci Pericolose;
3) Fuoriuscita di Sostanze Pericolose;
4) Anormalità Rilevanti o Incidenti di Esercizio
5) Evento Naturale (sisma, avversità atmosferica, ecc.);
6) Emergenza Generica (atti terroristici e vandalici, criminalità, esplosioni, ecc);
7) Emergenza in un impianto limitrofo
8) Infortunio o Malore

Presenti in stazione sono individuati i seguenti luoghi/attività che, ai fini del verificarsi di una possibile emergenza, definiamo "Centri di Pericolo":

- Binari sosta tecnica e prolungata di merci pericolose;
- Centrali termiche;
- diesel Tank
- Apparecchiature elettriche in genere.

V.1 EMERGENZA INCENDIO

Il presente scenario si riferisce al caso di un incendio, che interessi un'area dell'Impianto di Parma Interporto (CEPIM), il quale non può essere fronteggiato, quindi estinto, da parte dei lavoratori addetti alla gestione dell'emergenza, se presenti, e con l'utilizzo dei normali presidi antincendio disponibili o anche nel caso in cui i primi interventi da parte del personale non siano risultati efficaci.

INCENDIO
Questo scenario si riferisce alle aree dello scalo

Rilevamento dell'anormalità

Segnalatore dell'Emergenza
- Avvisa il Dirigente Movimento
- Comunica al DM tutte le informazioni utili.

Attivatore dell'Emergenza (DM)
- Recepisce tutte le informazioni fornite dal segnalatore dell'emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al gestore dell'emergenza (DCCM)
- Supporta il gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.
- Avvisa i viaggiatori (se necessario).

Gestore dell'Emergenza (DCCM)
- Richiede l'intervento di Vigili del Fuoco/Soccorso Sanitario);
- Richiede l'intervento della Polfer;
- Comunica l'evento a Protezione Aziendale;
- Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dal Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio;
- Nel caso in cui nell'impianto non siano presenti/sufficienti addetti all'emergenza, richiede l'intervento del personale reperibile/disponibile;
- Individua, tra gli addetti all'emergenza il Responsabile della squadra di emergenza;
- 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.

Addetti all'emergenza
- Delimitano la zona circostante l'incidente vietando l'ingresso alle persone non autorizzate;
- Allontanano le persone non coinvolte nella gestione dell'emergenza, indirizzandole nei punti di raccolta/luoghi sicuri previsti;
- Intervengono nella fase di ignizione/prima propagazione dell'incendio utilizzando gli estintori più vicini ed appropriati;
- Effettuano i necessari interventi di primo soccorso sanitario;
- Soccorrono ed aiutano eventuali disabili coinvolti;
- Una volta arrivati i VVF/Soccorso Sanitario, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

Responsabile squadra di emergenza
- Coordina le operazioni della squadra di emergenza, anche su direttive del DCCM;
- Individua il punto/punti di raccolta e li comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM);
- Organizza l'esodo ordinato dei presenti, verso ol "punto di raccolta" individuato;
- Prima di abbandonare il luogo in cui si è verificato l'incendio si accerta che nessuna persona è rimasta nella stesso, in caso contrario organizza il loro soccorso, senza mettere in pericolo la propria incolumità e quella dei suoi Addetti;
- Si interfaccia con i VVF/Soccorso Sanitario fornendo tutte le notizie utili alla risoluzione dell'emergenza in atto, con riferimento ai contenuti del Piano di emergenza. In particolare segnalerà la circostanza di non avere potuto accertare che nessuna persona sia rimasta nel fabbricato.
- Informa dell'accaduto il suo capo Impianto;
- Comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM) la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

VV.F. / Soccorso Sanitario
- Effettuano le operazioni di soccorso;
- Al termine delle operazioni di soccorso informano il Gestore dell'emergenza (DCCM). Tutte le successive attività (ripristino tecnico dell'infrastruttura) sono sotto il coordinamento di RFI.

LA CESSAZIONE DI QUESTA EMERGENZA E' DISPOSTA DAI VIGILI DEL FUOCO

V.2 EMERGENZA MERCI PERICOLOSE

Il presente scenario si concretizza sostanzialmente nelle circostanze di seguito riportate:

- Transito/sosta di treni merci aventi perdite di sostanza pericolose a seguito di avaria alle cisterne o UTI;
- Incidente ferroviario di treni merci che trasportano sostanze pericolose.

EMERGENZA MERCI PERICOLOSE

Rilevamento dell'anormalità

Segnalatore dell'Emergenza
- Avvisa il Dirigente Movimento
- Comunica al DM tutte le informazioni utili.

Attivatore dell'Emergenza (DM)
- Recepisce tutte le informazioni fornite dal segnalatore dell'emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al gestore dell'emergenza (DCCM)
- Coadiuva con il DCCM per l'avviso alle strutture di soccorso
- Supporta il gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.
- Avvisa i viaggiatori (se necessario).

Gestore dell'Emergenza (DCCM)
- Richiede, eventualmente avvalendosi del DM, l'intervento di Vigili del Fuoco/Soccorso Sanitario);
- Richiede l'intervento della Polfer;
- Comunica l'evento a Protezione Aziendale;
- Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dal Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio;
- Nel caso in cui nell'impianto non siano presenti/sufficienti addetti all'emergenza, richiede l'intervento del personale reperibile/disponibile;
- Individua, tra gli addetti all'emergenza il Responsabile della squadra di emergenza;
- Avvalendosi del sistema informativo dedicato (PIC WEB, INFO MP) fornisce ai VVF/Soccorso sanitario ogni informazione in suo possesso(N°ONU, quantitativi, ecc.) sulle merci trasportate;
- 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.

Addetti all'emergenza
- Delimitano la zona circostante l'incidente vietando l'ingresso alle persone non autorizzate;
- Allontanano le persone non coinvolte nella gestione dell'emergenza;
- Effettuano i necessari interventi di primo soccorso sanitario;
- Soccorrono ed aiutano eventuali disabili coinvolti;
- Una volta arrivati i VVF/Soccorso Sanitario, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

Responsabile squadra di emergenza
- Coordina le operazioni della squadra di emergenza, anche su direttive del DCCM;
- Individua il punto/punti di raccolta e li comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM);
- Organizza l'esodo ordinato dei presenti, verso il "punto di raccolta" individuato;
- Si interfaccia con i VVF/Soccorso Sanitario fornendo tutte le notizie utili alla risoluzione dell'emergenza in atto
- Informa dell'accaduto il suo capo Impianto;
- Comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM) la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

VV.F. / Soccorso Sanitario
- Effettuano le operazioni di soccorso;
- Al termine delle operazioni di soccorso informano il Gestore dell'emergenza (DCCM). Tutte le successive attività (ripristino tecnico dell'infrastruttura) sono sotto il coordinamento di RFI.

LA CESSAZIONER DI QUESTA EMERGENZA E' DISPOSTA DAI VIGILI DEL FUOCO

V.3 FUORIUSCITA DI SOSTANZE PERICOLOSE

Il presente scenario incidentale si riferisce alle seguenti situazioni, che possono verificarsi nell'Impianto di Parma Interporto (CEPIM)

- Perdite di serbatoi/contenitori, contenuti sostanze chimiche (combustibile, olii, etc....) a servizio del settore Infrastruttura e/o Privati;
- Fuoriuscite di soluzioni chimiche dagli impianti/attrezzature del settore Infrastruttura.
-

FUORIUSCITA DI SOSTANZE PERICOLOSE

Rilevamento dell'anormalità

Segnalatore dell'Emergenza
- Avvisa il Dirigente Movimento;
- Comunica al DM tutte le informazioni utili;
- Avvisa il suo Capo Impianto.

Attivatore dell'Emergenza (DM)
- Recepisce tutte le informazioni fornite dal segnalatore dell'emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al gestore dell'emergenza (DCCM)
- Supporta il gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.
- Avvisa i viaggiatori (se necessario).

Gestore dell'Emergenza (DCCM)
- Richiede l'intervento di Vigili del Fuoco/Soccorso Sanitario);
- Richiede l'intervento della Polfer;
- Comunica l'evento a Protezione Aziendale;
- Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dal Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio;
- Nel caso in cui nell'impianto non siano presenti/sufficienti addetti all'emergenza, richiede l'intervento del personale reperibile/disponibile;
- Individua, tra gli addetti all'emergenza il Responsabile della squadra di emergenza;
- 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.

Addetti all'emergenza
- Delimitano la zona circostante l'incidente vietando l'ingresso alle persone non autorizzate;
- Allontanano le persone non coinvolte nella gestione dell'emergenza;
- Intervengono nella fase iniziale dell'emergenza, utilizzando gli appositi presidi
- Effettuano i necessari interventi di primo soccorso sanitario;
- Una volta arrivati i VVF/Soccorso Sanitario, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

Responsabile squadra di emergenza
- Coordina le operazioni della squadra di emergenza, anche su direttive del DCCM;
- Individua il punto/punti di raccolta e li comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM);
- Organizza l'esodo ordinato dei presenti, verso il "punto di raccolta" individuato;
- Si interfaccia con i VVF/Soccorso Sanitario fornendo tutte le notizie utili alla risoluzione dell'emergenza in atto, con riferimento ai contenuti del Piano di Emergenza;
- Informa dell'accaduto il suo capo Impianto competente;
- Comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM) la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

VV.F. / Soccorso Sanitario
- Effettuano le operazioni di soccorso;
- Al termine delle operazioni di soccorso informano il Gestore dell'emergenza (DCCM). Tutte le successive attività (ripristino tecnico dell'infrastruttura) sono sotto il coordinamento di RFI.

LA CESSAZIONER DI QUESTA EMERGENZA E' DISPOSTA DAI VIGILI DEL FUOCO

V.4 ANORMALITA' RILEVANTI O INCIDENTI DI ESERCIZIO

Questo scenario si riferisce ad un incidente (deragliamento di uno più rotabili, collisione durante la movimentazione delle UTI.

ANORMALITA' RILEVANTI O INCIDENTI DI ESERCIZIO

Rilevamento dell'anormalità

Segnalatore dell'Emergenza
- Avvisa il Dirigente Movimento;
- Comunica al DM tutte le informazioni utili.

Attivatore dell'Emergenza (DM)
- Recepisce tutte le informazioni fornite dal segnalatore dell'emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al gestore dell'emergenza (DCCM) col quale coadiuva per la richiesta di intervento delle strutture di soccorso
- Supporta il gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.
- Avvisa i viaggiatori (se necessario).

Gestore dell'Emergenza (DCCM)
- Richiede l'intervento di Vigili del Fuoco/Soccorso Sanitario) anche avvalendosi del DM;
- Richiede l'intervento della Polfer;
- Comunica l'evento a Protezione Aziendale;
- Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dal Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio;
- Nel caso in cui nell'impianto non siano presenti/sufficienti addetti all'emergenza, richiede l'intervento del personale reperibile/disponibile;
- Individua, tra gli addetti all'emergenza il Responsabile della squadra di emergenza;
- Fornisce ai VVF/Soccorso sanitario ogni informazione in suo possesso sui convogli coinvolti;
- 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.

Addetti all'emergenza
- Delimitano la zona circostante l'incidente vietando l'ingresso alle persone non autorizzate;
- Allontanano le persone non coinvolte nella gestione dell'emergenza;
- Effettuano i necessari interventi di primo soccorso sanitario;
- Soccorrono ed aiutano eventuali disabili coinvolti;
- Una volta arrivati i VVF/Soccorso Sanitario, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

Responsabile squadra di emergenza
- Coordina le operazioni della squadra di emergenza, anche su direttive del DCCM;
- Individua il punto/punti di raccolta e li comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM);
- Organizza l'esodo ordinato dei presenti, verso il "punto di raccolta" individuato;
- Si interfaccia con i VVF/Soccorso Sanitario fornendo tutte le notizie utili alla risoluzione dell'emergenza in atto;
- Informa dell'accaduto il suo capo Impianto;
- Comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM) la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

VV.F. / Soccorso Sanitario
- Effettuano le operazioni di soccorso;
- Al termine delle operazioni di soccorso informano il Gestore dell'emergenza (DCCM). Tutte le successive attività (ripristino tecnico dell'infrastruttura) sono sotto il coordinamento di RFI.

LA CESSAZIONER DI QUESTA EMERGENZA E' DISPOSTA DAI VIGILI DEL FUOCO

V.5 EVENTO NATURALE (SISMA, AVVERSITA' ATMOSFERICA, ECC.

Al fine della gestione di questa emergenza va precisato che non si prendono in considerazione terremoti di considerevole entità, con possibilità di crollo totale di edifici, si possono ragionevolmente ipotizzare solo sismi in grado di provocare modesti crolli parziali (cornicioni, ecc…), ovvero la caduta di oggetti dall'alto (tegole, comignoli, lampadari, ecc…), oppure distacco di intonaci.
In tali situazioni è ampiamente dimostrato dalle casistiche disponibili che il maggior numero di incidenti avviene a causa del panico e della conseguente disordinata fuga dagli edifici.
Pertanto, la procedura d'esodo deve essere organizzata in modo che l'esodo stesso avvenga in modo ordinato e abbia inizio solo dopo la cessazione della scossa iniziale, onde non rischiare l'uscita delle persone dagli edifici in concomitanza con possibili cadute di oggetti dall'alto.
La ripresa dell'attività potrà essere disposta esclusivamente dopo conferma del cessato allarme sismico da parte degli organi preposti, nonché dopo l'attestata verifica dell'agibilità dell'immobile da attuarsi da parte degli organi tecnici.
Per gli altri eventi naturali (avversità atmosferiche, etc…..) le attività da mettere in campo sono sostanzialmente analoghe a quelle previste per il sisma, considerando comunque che la non immediatezza dell'evento, proprio del sisma, permette una gestione più organica dell'emergenza.

EVENTO NATURALE
(Sisma, etc.....)

Rilevamento dell'anormalità

Segnalatore dell'Emergenza
- Avvisa il Dirigente Movimento;
- Comunica al DM tutte le informazioni utili.

Attivatore dell'Emergenza (DM)
- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Valuta lo scenario incidentale, ne stabilisce l'entità ed attiva la procedura operativa del piano di emergenza;
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al gestore dell'emergenza (DCCM) col quale coadiuva per la richiesta di intervento delle strutture di soccorso
- Supporta il gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.
- Avvisa i viaggiatori (se necessario).

Gestore dell'Emergenza (DCCM)
- Richiede l'intervento di Vigili del Fuoco/Soccorso Sanitario) anche coadiuvato dal DM;
- Richiede l'intervento della Polfer;
- Comunica l'evento a Protezione Aziendale;
- Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dal Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio;
- Nel caso in cui nell'impianto non siano presenti/sufficienti addetti all'emergenza, richiede l'intervento del personale reperibile/disponibile;
- Individua, tra gli addetti all'emergenza il Responsabile della squadra di emergenza;
- 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.

Addetti all'emergenza
- Agevolano le procedure di esodo, indirizzandole nei punti di raccolta/ luoghi sicuri previsti;
- Effettuano i necessari interventi di primo soccorso sanitario, se necessari;
- Soccorrono ed aiutano eventuali disabili coinvolti;
- Una volta arrivati i VVF/Soccorso Sanitario, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

Responsabile squadra di emergenza
- Coordina le operazioni della squadra di emergenza, anche su direttive del DCCM;
- Individua il punto/punti di raccolta e li comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM);
- Organizza l'esodo ordinato dei presenti, verso il "punto di raccolta" prefissato;
- Si interfaccia con i VVF/Soccorso Sanitario fornendo tutte le notizie utili alla risoluzione dell'emergenza in atto;
- Informa dell'accaduto il suo capo Impianto;
- Comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM) la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

VV.F. / Soccorso Sanitario
- Effettuano le operazioni di soccorso;
- Al termine delle operazioni di soccorso informano il Gestore dell'emergenza (DCCM). Tutte le successive attività (ripristino tecnico dell'infrastruttura) sono sotto il coordinamento di RFI.

LA CESSAZIONER DI QUESTA EMERGENZA E' DISPOSTA DAI VIGILI DEL FUOCO

V.6 EMERGENZA GENERICA (ATTI TERRORISTICI E VANDALICI, CRIMINALITA', ESPLOSIONI, ECC.)

Trattandosi di emergenza di cui non è possibile prevedere a priori le caratteristiche e le dimensioni (possono derivare da azioni criminali dirette quali aggressioni, atti vandalici, micro criminalità scoppio di ordini, oppure indirette, come presenza o temuta presenza di ordigni esplosivi, minacce terroristiche, etc….) sono difficilmente proponibili piani preordinati di gestione dell'esodo.
Risulta fondamentale la rapida e corretta individuazione della tipologia e dell'entità dei fenomeni, la conoscenza degli impianti, delle strutture e delle persone coinvolte, la rapidità di assunzione e di trasmissione delle conseguenti decisioni operative da parte dell'Attivatore delle emergenze, la efficace risposta dell'intera struttura organizzativa e del personale interessato.

EMERGENZA GENERICA
(Atti terroristici e vandalici. criminalità.. etc.....)

Rilevamento dell'anormalità

Segnalatore dell'Emergenza

- Informa direttamente l'Organo Pubblico preposto (Polfer, 113, ecc.) al fine di rendere più immediato l'intervento;
- Avvisa il Dirigente Movimento;
- Comunica al DM tutte le informazioni utili.

Attivatore dell'Emergenza (DM)

- Recepisce tutte le informazioni fornite dal segnalatore dell'emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al gestore dell'emergenza (DCCM) col quale coadiuva per gli avvisi
- Supporta il gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.
- Avvisa i viaggiatori (se necessario).

Gestore dell'Emergenza (DCCM)

- Richiede l'intervento dell'Organo Pubblico preposto (Polfer, 113, ecc.);
- Richiede comunque l'intervento della Polfer;
- Comunica l'evento a Protezione Aziendale;
- Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dal Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio;
- Nel caso in cui nell'impianto non siano presenti/sufficienti addetti all'emergenza, richiede l'intervento del personale reperibile/disponibile;
- Individua, tra gli addetti all'emergenza il Responsabile della squadra di emergenza;
- All'arrivo dell'Organo Pubblico preposto lascia a loro il coordinamento delle attività;
- Terminato l'intervento dell'Organo Pubblico preposto riprende il coordinamento delle attività, individuando la necessità della permanenza degli altri enti intervenuti;
- Dispone la cessazione dell'emergenza.

Addetti all'emergenza

- Allontanano le persone non coinvolte nella gestione dell'emergenza, indirizzandole nei punti di raccolta/ luoghi sicuri previsti;
- Effettuano i necessari interventi di primo soccorso sanitario, se necessari;
- Soccorrono ed aiutano eventuali disabili coinvolti;
- Una volta arrivato l'Organo Pubblico preposto, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

Responsabile squadra di emergenza

- Coordina le operazioni della squadra di emergenza, anche su direttive del DCCM;
- Individua il punto/punti di raccolta e li comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM);
- Organizza l'esodo ordinato dei presenti, verso il "punto di raccolta" prefissato;
- Si interfaccia con l'Organo Pubblico preposto fornendo tutte le notizie utili alla risoluzione dell'emergenza in atto, con riferimento ai contenuti del Piano di emergenza. In particolare segnalerà il numero delle eventuali persone "disperse", ovvero la circostanza di non avere potuto accertare che nessuna persona sia rimasta nel fabbricato.
- Informa dell'accaduto il suo Capo Impianto;
- Comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM) la possibilità di disporre per la cessazione dell'emergenza.

Organo Pubblico Preposto

- Effettuano l'intervento necessario;
- Al termine delle operazioni di intervento, informano il Gestore dell'emergenza (DCCM). Tutte le successive attività (ripristino tecnico dell'infrastruttura) sono sotto il coordinamento di RFI.

LA CESSAZIONER DI QUESTA EMERGENZA E' DISPOSTA DALL'ORGANO PUBBLICO INTERVENUTO

V.7 EMERGENZA IN UNA STRUTTURA LIMITROFA

Questo scenario si riferisce ad un evento incidentale che si può verificare:

- In un Impianto non dipendente dalla Direzione Territoriale Produzione di Bologna;
- In un contesto al di fuori dell'Impianto (insediamenti produttivi collocati nelle vicinanze).

Per il primo degli eventi trova applicazione il Piano Generale di Emergenza e comunque quanto di seguito riportato:

- Il Gestore delle emergenze (DCCM) assume le necessarie informazioni in merito all'evento per valutare se l'emergenza può interessare gli ambienti di lavoro del suo impianto, attraverso l'Attivatore dell'emergenze.
- Il Gestore delle emergenze (DCCM) dovrà aggiornarsi continuamente sull'evoluzione dell'emergenza attraverso l'Attivatore dell'emergenza, per decidere se mettere in stato di preallarme l'impianto, ovvero attivare l'opportuna procedura di emergenza.

EMERGENZA IN UNA STRUTTURA LIMITROFA

Rilevamento dell'anormalità

Segnalatore dell'Emergenza
- Avvisa il Dirigente Movimento;
- Comunica al DM tutte le informazioni utili.

Attivatore dell'Emergenza (DM)
- Recepisce tutte le informazioni fornite dal segnalatore dell'emergenza e verifica la pertinenza della segnalazione.
- Adotta i relativi provvedimenti di esercizio
- Comunica immediatamente l'evento incidentale al gestore dell'emergenza (DCCM)
- Supporta il gestore dell'emergenza per favorire l'eventuale evacuazione dell'impianto ferroviario.
- Avvisa i viaggiatori (se necessario).

Gestore dell'Emergenza (DCCM)
- Assume le necessarie informazioni in merito all'evento, per valutare se l'emergenza può interessare l'impianto;
- Si aggiorna continuamente sull'evoluzione dell'emergenza;
- Avvisa il DM;
- Informa la Polfer
- Comunica l'evento a Protezione Aziendale;
- Nel caso in cui nell'impianto non siano presenti/sufficienti addetti all'emergenza, richiede l'intervento del personale reperibile/disponibile;
- Individua, tra gli addetti all'emergenza il Responsabile della squadra di emergenza;
- Attiva tutte le procedure e i flussi informativi previsti dal Manuale Operativo Gestione Anormalità Rilevanti Incidenti Esercizio;
- Dispone la cessazione dell'emergenza.

Addetti all'emergenza
- Allontanano le persone non coinvolte nella gestione dell'emergenza, indirizzandole tramite i percorsi di sicurezza nei punti di raccolta/luoghi sicuri previsti;
- Una volta arrivati i VVF/Soccorso Sanitario, lasciano a questi l'operatività per la risoluzione dell'emergenza, rimanendo a loro disposizione.

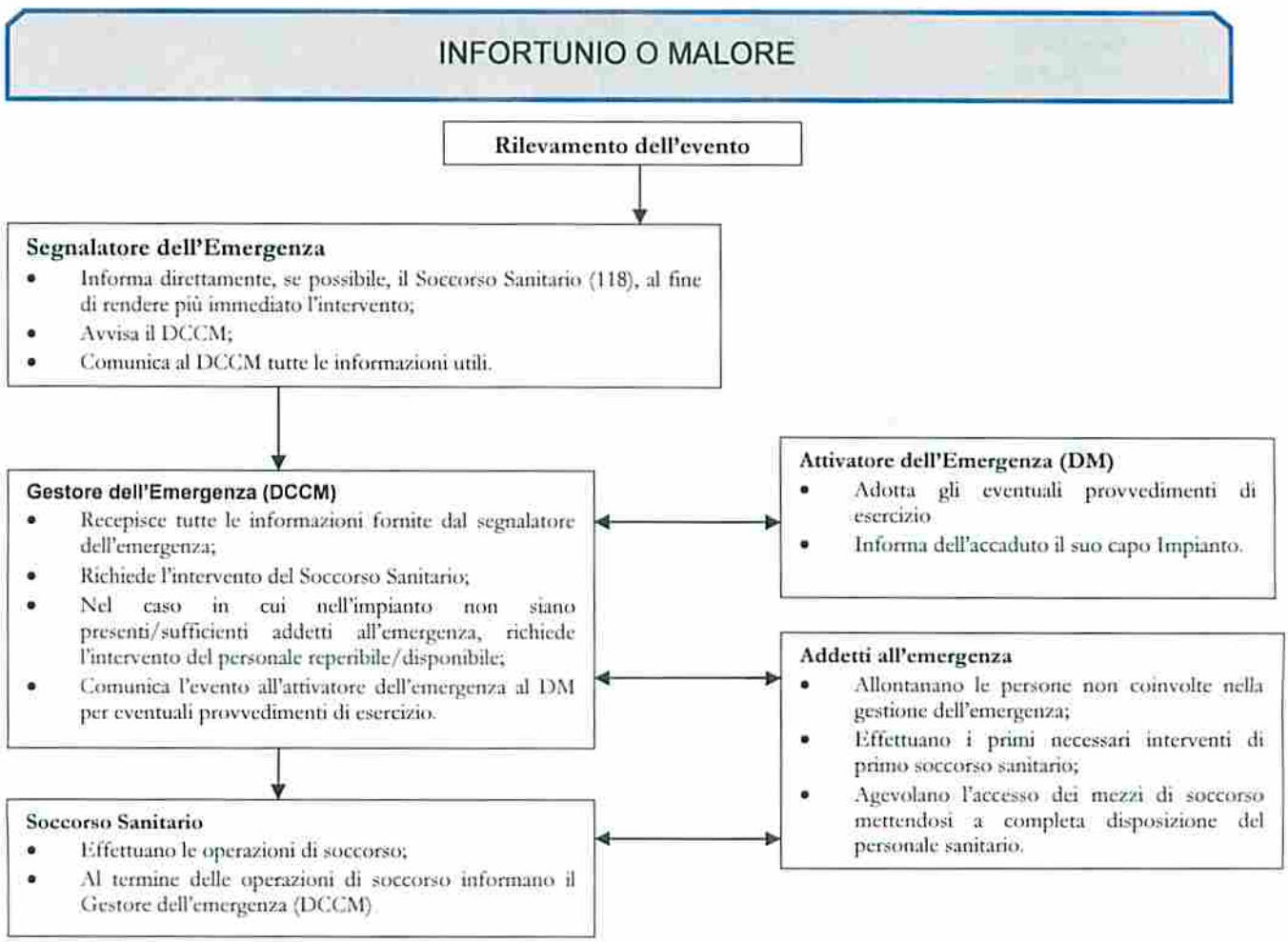
Responsabile squadra di emergenza
- Coordina le operazioni della squadra di emergenza, anche su direttive del DCCM;
- Individua il punto/punti di raccolta e li comunica al Gestore dell'emergenza (DCCM);
- Organizza l'esodo ordinato dei presenti, verso il "punto di raccolta" prefissato;
- Si interfaccia con i VVF/Soccorso Sanitario fornendo tutte le notizie utili alla risoluzione dell'emergenza in atto, con riferimento ai contenuti del Piano di emergenza
- Informa dell'accaduto il suo capo Impianto.

VV.F. / Soccorso Sanitario
- Effettuano le operazioni di soccorso;
- Al termine delle operazioni di soccorso informano il Gestore dell'emergenza (DCCM). Tutte le successive attività (ripristino tecnico dell'infrastruttura) sono sotto il coordinamento di RFI.

LA CESSAZIONER DI QUESTA EMERGENZA E' DISPOSTA DALL'ORGANO PUBBLICO INTERVENUTO

V.8 INFORTUNIO O MALORE

Nel caso di infortunio/malore di lieve entità, con tutte le precauzioni dovute, si può ipotizzare l'accompagnamento dell'infortunato al Pronto Soccorso con mezzi aziendali/privati disponibili; se utile occorre provvedere ad avvisare i famigliari dell'infortunato (colpito da malore) di quanto accaduto.
Nel caso di infortunio/malore di grave entità, occorre richiedere l'intervento immediato del personale specializzato delle Strutture esterne di Pronto Soccorso, e disporre le misure necessarie per facilitarne l'intervento ed in particolare disporre l'apertura degli accessi, al fine di consentire un rapido accesso dei mezzi di soccorso. Occorre avvisare i famigliari dell'infortunato (colpito da malore) di quanto accaduto.
Tutte queste attività devono essere svolte, se possibile, da chi ha rilevato l'evento che deve contattare direttamente le strutture esterne di Pronto Soccorso (118), informando subito dopo il gestore dell'emergenza (DCCM) di aver già richiesto l'intervento della struttura sanitaria.



Capitolo VI – ATTIVITA' DI SUPPORTO AL PIANO DI EMERGENZA.

VI.1 FORMAZIONE, INFORMAZIONE e ADDESTRAMENTO DEL PERSONALE.

Tutto il personale operante nella stazione di Castelguelfo e Interporto CEPIM – a cura di ogni Datore di Lavoro – deve ricevere opportuna informazione sul contenuto del presente PGE. Inoltre gli addetti alle squadre di emergenza, gli attivatori e il gestore dell'emergenza, ricevono una formazione specifica sui compiti da svolgere per la risoluzione delle emergenze.
Prima del formale incarico, essi sono stati formati, in tema di antincendio secondo quanto previsto dal DM 10.3.1998 (per Interporto CEPIM la classificazione dell'incendio è rischio Medio e la formazione relativa è di 8 ore), e in tema di pronto soccorso secondo il DM 388 del 15/07/2003.

VI.2 ESERCITAZIONE PERIODICA DI EMERGENZA.

Secondo le normative vigenti, nell'Interporto CEPIM viene svolta, almeno una volta all'anno, una esercitazione che ha per oggetto uno scenario incidentale tra quelli previsti.
Inoltre, essendo, l'impianto scalo merci terminale di ferrovia, la esercitazione annuale, nella modalità prevista dalle procedure aziendali, terrà conto della presenza di trasporti di merci pericolose.
I verbali delle predette esercitazioni sono conservati quale allegato al presente PGE.
Le esercitazioni hanno diretto valore di aggiornamento formativo sui contenuti del PGE stesso.

VI.3 REVISIONE

Il documento viene revisionato e aggiornato in occasione di cambiamenti organizzativi significativi che coinvolgono le realtà produttive presenti nell'impianto, in presenza di innovazioni normative e regolamentari di settore significative e quando, i feed back forniti dalle esercitazioni mettono in evidenza necessità di modifiche per migliorarne l'efficacia.

VI.4 DISTRIBUZIONE

Il documento viene distribuito con modalità controllata a tutti i Datori di Lavoro il cui personale opera nell'ambito dell'impianto.
Copia del piano dovrà essere distribuita a tutti gli operatori individuati e nominati quali "Addetti delle Squadre di Emergenza" con i diversi ruoli previsti.
Copia di esso, completo in tutte le sue parti, dovrà essere conservato nei locali lavorativi che ogni Datore di Lavoro individuerà come opportuni per favorirne la diffusione e conoscenza del contenuto a tutto il personale.

VI.5 CONTRATTI DI APPALTO E CONTRATTI D'OPERA

I contenuti del PGE devono essere portati a conoscenza delle imprese appaltatrici in occasione degli adempimenti previsti dall'art. 26 del D.LGS 81/08, valutando in specifico le eventuali interferenze che si possono determinare con quanto previsto dal PGE stesso.

ALLEGATI

Allegato 1 - "Norme di Comportamento"
Allegato 2 – "Elenco del personale coinvolto nella gestione dell'emergenza e riferimenti utili"
Allegato 3 – "Esercitazioni utili"
Allegato 4 – "Planimetrie e documentazione tecnica"
Allegato 5 – "Piani di emergenza interni / Procedure Organizzative"
Allegato 6 – "Lista di distribuzione del PGE"

ALLEGATO 1

NORME DI COMPORTAMENTO

NORME GENERALI DI COMPORTAMENTO INCASO DI EMERGENZA

1. Mantenere la calma. Non farsi prendere dal panico.
2. Seguire le istruzioni di seguito riportate per un esodo rapido ed ordinato.

MISURE PREVENTIVE

✓ E' vietato fumare e fare uso di fiamme libere.

✓ E' vietato modificare o manomettere gli impianti elettrici ed utilizzare mezzi ed apparecchiature non conformi alle norme e non idonei all'uso previsto.

✓ E' vietato ingombrare le vie di fuga ed i luoghi dove si trovano i mezzi antincendio.

✓ Evitare l'accumulo di carta e/o rifiuti in genere, soprattutto in prossimità di uscite di sicurezza o sorgenti di calore.

✓ Appendere il vestiario lontano dai radiatori, dalle lampade incandescenti e fonti di calore similari.

✓ Chiunque rilevi situazioni non rispondenti a quanto sopra indicato, deve darne notizia immediata al Capo Impianto.

IN CASO DI EMERGENZA

Chiunque rilevi fatti anomali che possono generare una situazione di pericolo/emergenza che non possa essere prontamente risolta, deve avvisare il gestore delle emergenze al fine di un intervento degli addetti

In caso di incendio:

✓ Compatibilmente con le proprie capacità e senza compromettere la propria e l'altrui incolumità, può utilizzare i mezzi antincendio disponibili.

✓ Qualora l'incendio sia tale da rendere vano o inefficace detto intervento, dare l'allarme.

IN CASO DI EMERGENZA

✓ Evitare di correre, spingersi ed urlare;

✓ Abbandonare rapidamente i locali, seguendo i cartelli indicatori;

✓ Portarsi con ordine al punto di raccolta, attraverso le apposite uscite;

✓ Il personale non in grado di muoversi autonomamente, attenda con calma l'arrivo dei soccorritori incaricati

NORME DI COMPORTAMENTO IN CASO DI EMERGENZA

3. **MANTENERE LA CALMA. NON FARSI PRENDERE DAL PANICO.**
4. **AVVISARE IMMEDIATAMENTE IL PERSONALE FS ADDETTO ALLA GESTIONE DELLE EMERGENZE E SEGUIRE LE ISTRUZIONI IMPARTITE.**

921/811/329
313/8094904
NUMERO DI EMERGENZA FS
ATTIVATORE DELL'EMERGENZA

118
SERVIZIO MEDICO D'URGENZA

115
VIGILI DEL FUOCO

5. **Chiunque rilevi fatti anomali che possano far pensare ad una situazione di pericolo/emergenza, deve avvisare l'attivatore dell'emergenza.**
6. **Abbandonare rapidamente la zona di pericolo seguendo i cartelli indicatori in conformità alle istruzione impartite dall'attivatore/addetti all'emergenza.**
7. **Portarsi con ordine all'interno delle zone protette o lasciare la zona di pericolo attraverso le uscite indicate con apposita segnaletica.**
8. **chiunque non sia in grado di muoversi autonomamente attenda con calma l'arrivo dei soccorritori.**

ALLEGATO 2

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

ELENCO PERSONALE COINVOLTO NELLA GESTIONE DELL' EMERGENZA

U.P.	COGNOME/NOME	DATA INCARICO	FORM. Antinc. DM 10.03.98	FORM. Primo Socc. DM 338/03	AGGIORNAMENTI	TELEFONO
RFI	CARUSO CATENA MARIA	15/01/2014	09/02/2007	30/03/2000	primo soccorso 15/11/2012	921/811/329 313/8094904
	DELLATURCA RAIMONDO	13/12/2014	13/03/2013	29/11/2001	primo soccorso 15/05/2012	
	GAGLIARDI NANDO	15/01/2014	09/01/2013	29/03/2001	primo soccorso 15/11/2012	
	GUIDA SALVATORE	21/01/2014	25/03/2013	16/03/2000	primo soccorso 19/03/2013	
	PONZI ROBERTO	14/01/2014	13/03/2013	08/06/2000	primo soccorso 19/02/2013	
	PUGLISI CARMELO	23/01/2014	27/03/2013	12-13-14/02/13	--	
TRENITALIA	DI DONNA VINCENZO	02/07/2013	--	17/04/2013		921/811/427 31383 49144
	DI DONNA VINCENZO	24/07/2012	05/04/2011	--	09/12/2014	
	TROPIA ERASMO	11/03/2014	05/03/2014	--		
	TROPIA ERASMO	24/07/2012	--	17/02/2012		
SERFER	DI FIORE ROBERTO	31/10/2007	29/10/2007	29/10/2007	Primo soccorso 26/05/2010	3488962102
	IPPOLITO DAVIDE	21/05/2012	16/04/2012	18/04/2012	Primo soccorso 11/02/2015	3487107229
	NUNZIATA EMILIANO	15/09/2011	29/07/2011			
	PATTI ADRIANO	03/11/2014	12/08/2014	13/08/2014		
	PUNZO ALFONSO	09/02/2012	31/10/2007	31/10/2007	Primo soccorso 11/02/2015	
	TESSITORE ANDREA	21/05/2012	16/04/2012	18/04/2012		

VIGILI DEL FUOCO	115
POLIZIA	113
CARABINIERI	112
PRONTO SOCCORSO	118
PREFETTURA DI PARMA	0521/2194
PROTEZIONE AZIENDALE RFI	Ref. Terr.le 3138063378 3138063377
POLIZIA FERROVIARIA di PARMA	0521 771343 – 811 363/300 3138712137
GESTORE DELL'EMERGENZA DCCM	0512587640 - 3138094883
ATTIVATORE DELL'EMERGENZA D.M. CASTELGUELFO	811 329 - 3138094904
COORDINATORE ESERCIZIO INFRASTRUTTURA	0512582144 3138043473
DOTE	0512582589 0512585305
GUASTI ENEL - numero verde	803 500
GUASTI GAS /ACQUA	800343434
REFERENTE MANOVRA SERFER	3401050051 – 3488962102 - 3487107229
RESPONSABILE DI SCALO RFI	811 324 - 3138014627
RESPONSABILE DI SCALO IF TRENITALIA	3138379916
RESPONSABILE DI SCALO IF FUORIMURO	3487818169
RESPONSABILE DI SCALO IF NORDCARGO	3666634979 3138860000
RESPONSABILE DI SCALO IF INRAIL	3487107220
BOLOGNA GRU	0521618623
TERMINALI ITALIA	0521615106

ALLEGATO 3
ESERCITAZIONI PERIODICHE DI EMERGENZA

DATA	TIPO ESERCITAZIONE / EVENTO (1)	NOTE

(1) informazione sul tipo di esercitazione (uso di questionari, questionari e brevi spostamenti, esercitazione completa, etc.) e sull'evento simulato (incendio in ufficio DM, etc.)
(2) Inserire eventuali dettagli/precisazioni (es. coinvolgimento di VVF nella simulazione, AC/AP attivate in seguito, etc.).

ALLEGATO 4
PLANIMETRIE E DOCUMENTAZIONE TECNICA

All. 4. Planimetria Generale dei percorsi d'esodo

ALLEGATO 5
PROCEDURE ORGANIZZATIVA
SCALO MERCI TERMINALE RACCORDATO

ALLEGATO 6
LISTA DI DISTRIBUZIONE DEL PGE

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	LISTA DI DISTRIBUZIONE	
Direzione Produzione – D.T.P. Bologna RFI DPR-DTPBO SIGS	Codice Lista di Distribuzione	023– U.O. SIC. - 2015 (progr. MdD) - (sigla struttura emittente) - (anno)

1^ parte — *da compilare a cura del mittente*

IMPIANTO DISTRIBUTORE	**DTP Bologna**
IMPIANTO EMITTENTE	(se diverso dal distributore)

Documento distribuito

Piano Generale delle Emergenze Interporto CEPIM di Parma rev. 1 del 27/02/2015.

Riferimento documento **Data 27/02/2015**

Indicazioni per l'ulteriore distribuzione da parte delle strutture riceventi

.....

.....

Conferma da restituire a: **U.O. SICUREZZA BOLOGNA** **FAX :** **921/6628**

Località BOLOGNA

Data 02/03/2015 **Firma:** Daniele Tavolazzi

2^ parte — *da compilare a cura del ricevente*

STRUTTURA/REPARTO RICEVENTE	Num. Progr. parte 3^ LdD

Si attesta il ricevimento di n. _____ **copie della documentazione specificata nella parte 1^ LdD**

Località ..... **Data** ..... **Firma** .....

N.B. il destinatario deve trattenere la presente ricevuta agli atti, inviandone copia firmata al mittente, dopo aver compilato tutte le sezioni della 2^ parte, specificando sempre il numero delle copie ricevute e il numero progressivo attribuitogli nella parte 3^ della LdD

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
Direzione Produzione – D.T.P. Bologna
RFI DPR-DTPBO SIGS

LISTA DI DISTRIBUZIONE

Codice Lista di Distribuzione: 023 – U.O. SIC. - 2014
(progr. MdD) - (sigla struttura emittente) - (anno)

3^ parte

num. progr.	Strutture/Reparti/ PDS/Agenti destinatari	N. copie	Conferma ricevimento (*)	
			data	firma
1	Comando Provinciale VV.F. Parma	1		
2	U.T.G. Parma	1		
3	Protezione Civile Parma	1		
4	Comune di Noceto	1		
5	Comune di Fontevivo	1		
6	RFI SpA – Protezione Aziendale Bologna	1		
7	RFI SpA – D.A.V. Bologna	1		
8	RFI SpA – DTP BO – G.O.T Bologna	1		
9	RFI SpA – UTBONodo Bologna	1		
10	RFI SpA – UTEmilia Bologna	1		
11	Polizia Ferroviaria Parma	1		
12	Trenitalia SpA – Divisione Cargo – Produzione Cargo Area Adriatica - Bologna	1		
13	Nord cargo s.r.l. Novate Milanese (MI)	1		
14	FuoriMuro s.r.l. Genova	1		
15	Serfer s.r.l. - Genova	1		
16	INRAIL	1		
17	Compagnia Ferroviaria Italiana - Roma	1		
18	DB Schenker Rail italia Services- Novate MI	1		

(*) Da completare a cura dell'impianto distributore in caso di ricezione in fax della conferma di ricevimento, ovvero dal destinatario in caso di riscontro del ricevimento contestualmente alla consegna del documento

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
Direzione Produzione – D.T.P. Bologna
RFI DPR-DTPBO SIGS

LISTA DI DISTRIBUZIONE

Codice Lista di Distribuzione: 023 – U.O. SIC. - 2014
(progr. MdD) - (sigla struttura emittente) - (anno)

19	**Captrain Italia - Milano**	**1**		
20	**Lampogas – Fontevivo PR**	**1**		
21	**Lanzi Trasporti - Fontevivo PR**	**1**		
22	**Fraro - Parma**	**1**		
23	**Ce.P.I.M. S.p.A - Fontevivo PR**	**1**		
24	**Schenker Italiana – Peschiera Borromea MI**	**1**		
25	**Bologna Gru S.c.r.l. - Fontevivo PR**	**1**		
26	**Terminali Italia Terminal Castelguelfo**	**1**		

[1] Da completare a cura dell'impianto distributore in caso di ricezione in fax della conferma di ricevimento, ovvero dal destinatario in caso di riscontro del ricevimento contestualmente

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 27/2/2015
RFI-DPR-DTP_BO.GOT.UE\A0
011\P\2015\0000645

Official Global Rail Carrier
EXPO
MILANO 2015

Direzione Produzione
Direzione Territoriale Produzione Bologna
Unità Territoriale Emilia
Il Responsabile

Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Parma
Ufficio Territoriale del Governo di Parma
Protezione Civile Parma
Provincia di Parma
RFI SpA – Protezione Aziendale Bologna
RFI SpA – Direzione Direttrice Asse Verticale -Bologna
Terminali Italia Srl – Parma Interporto - Parma
Polizia Ferroviaria di Parma
Trenitalia SpA – Divisione Cargo Area Emilia Romagna e Adriatica -Bologna
Trenitalia SpA – Commerciale Cargo / Rete vendite -Bologna
Comune di Fontevivo
Comune di Noceto
INRAIL - Udine
Nord Cargo s.r.l. - Novate Milanese (MI)
Compagnia Ferroviaria Italiana - Roma
Serfer servizi ferroviari s.r.l. - Genova
DB Shenker Rail Italia s.r.l. - Alessandria
Fuorimuro - Genova
Ferrovie Emilia Romagna srl - Bologna
Captrain Italia – Milano
Lampogas – Fontevivo (PR)
Lanzi Trasporti - Fontevivo (PR)
Fraro – Parma
Ce.P.I.M. S.p.A - Fontevivo (PR)
Schenker Italiana – Peschiera Borromea (MI)
Bologna Gru S.c.r.l. - Fontevivo (PR)
RFI-G.O.T. – Bologna
U.T. Emilia – Bologna
U.T. BONodo – Bologna
Controllo Produzione - Bologna

Oggetto: Piano Generale delle Emergenze dell'Interporto di Parma c/o stazione di Castelguelfo.
Allegati: Piano emergenza e Planimetria

Con la presente si trasmette il Piano Generale delle Emergenze dell'Interporto di Parma della stazione di Castelguelfo revisione 1 del 27/02/2015, redatto dalla Direzione Territoriale Produzione di Bologna.
Il "Piano" è stato elaborato seguendo l'indicazione della Procedura "Pianificazione e Gestione delle Emergenze – P.13" del Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza di RFI.
Si ricorda che ogni struttura in indirizzo è tenuta agli obblighi di formazione/informazione del proprio personale.

Distinti saluti

Luca Cavacchioli

Via Matteotti, 5 – 40122 Bologna
051-2586961; 051-2586928; cell. 3138040374; d.tavolazzi@rfi.it
Stazione di Parma Pgs INTERPORTO capire

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 31.912.512.180,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE Direzione Produzione – D.T.P. Bologna RFI DPR-DTPBO SIGS	# LISTA DI DISTRIBUZIONE	
	Codice Lista di Distribuzione	**023 – U.O. SIC. - 2015** (progr. MdD) - (sigla struttura emittente) - (anno)

1^ parte — *da compilare a cura del mittente*

IMPIANTO DISTRIBUTORE	**DTP Bologna**
IMPIANTO EMITTENTE	(se diverso dal distributore)

Documento distribuito

Piano Generale delle Emergenze Interporto CEPIM di Parma rev. 1 del 27/02/2015.

Riferimento documento **Data 27/02/2015**

Indicazioni per l'ulteriore distribuzione da parte delle strutture riceventi

Sarà cura dell'U.T. Emilia e U.T. Bo-Nodo curare la distribuzione alle strutture interessate dipendenti

.....

Conferma da restituire a: **U.O. SICUREZZA BOLOGNA** **FAX :** **921/6628**

Località BOLOGNA Daniele Tavolazzi

Data 02/03/2015 **Firma:**

2^ parte — *da compilare a cura del ricevente*

STRUTTURA/REPARTO RICEVENTE	**Num. Progr. parte 3^ LdD**

Si attesta il ricevimento di n. _____ **copie della documentazione specificata nella parte 1^ LdD**

Località ..... **Data** ..... **Firma** .....

N.B. il destinatario deve trattenere la presente ricevuta agli atti, inviandone copia firmata al mittente, dopo aver compilato tutte le sezioni della 2^ parte, specificando sempre il numero delle copie ricevute e il numero progressivo attribuitogli nella parte 3^ della LdD

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE Direzione Produzione – D.T.P. Bologna RFI DPR-DTPBO SIGS	LISTA DI DISTRIBUZIONE	
	Codice Lista di Distribuzione	023 – U.O. SIC. - 2015 (progr. MdD) - (sigla struttura emittente) - (anno)

3^ parte

num. progr.	Strutture/Reparti/ PDS/Agenti destinatari	N. copie	Conferma ricevimento (*)	
			data	firma
1	Comando Provinciale VV.F. Parma	1		
2	U.T.G. Parma	1		
3	Protezione Civile Parma	1		
4	Comune di Noceto	1		
5	Comune di Fontevivo	1		
6	RFI SpA – Protezione Aziendale Bologna	1		
7	RFI SpA – D.A.V. Bologna	1		
8	RFI SpA – DTP BO – G.O.T Bologna	1		
9	RFI SpA – UTBONodo Bologna	1		
10	RFI SpA – UTEmilia Bologna	1		
11	Polizia Ferroviaria Parma	1		
12	Trenitalia SpA – Divisione Cargo – Produzione Cargo Area Adriatica - Bologna	1		
13	Nord cargo s.r.l. Novate Milanese (MI)	1		
14	FuoriMuro s.r.l. Genova	1		
15	Serfer s.r.l. - Genova	1		
16	INRAIL	1		
17	Compagnia Ferroviaria Italiana - Roma	1		
18	DB Schenker Rail italia Services- Novate MI	1		
19	Captrain Italia - Milano	1		
20	Lampogas – Fontevivo PR	1		
21	Lanzi Trasporti - Fontevivo PR	1		
22	Fraro - Parma	1		
23	Ce.P.I.M. S.p.A - Fontevivo PR	1		
24	Schenker Italiana – Peschiera Borromea MI	1		
25	Bologna Gru S.c.r.l. - Fontevivo PR	1		
26	Terminali Italia Terminal Castelguelfo	1		

Fabio Rufini
15/10/2026 10:42:37 UTC+0200
TINIT-RFNFBA63L26H501T

(*) Da completare a cura dell'impianto distributore in caso di ricezione in fax della conferma di ricevimento, ovvero dal destinatario in caso di riscontro del ricevimento contestualmente alla consegna del documento