



Ferrovie dello Stato Italiane  
UA 16/9/2011  
RFI-DPR-DTP\_BO.GOT.UE1  
A0011V\2011\0002309



Direzione Produzione  
Direzione Territoriale Produzione Bologna  
S.O. Gestione Operativa Territoriale  
Unità Territoriale Emilia  
Il Responsabile

Comune di Vernio  
Piazza del Comune, 20  
59024 S. Quirico di Vernio (PO)  
c.a. Sig. P. Cecconi

Prefettura  
Ufficio Territoriale del Governo di Prato  
Via Caroli, 27  
59100 Prato  
c.a. Dott. D. Lo Castro

p.c. Resp. Direzione Terr.le Produzione Bologna  
p.c. Resp. Gestione Operativa Terr.le  
p.c. Resp. S.O. Ingegneria

Loro Sedi

Stampa: 16 SET 2011  
Firma: [Handwritten signature]  
Stampa: 006781  
Handwritten notes: VI, PC SINA, PC SINA

Oggetto: Piano di Emergenza esterna della grande galleria ferroviaria dell'Appennino.

Allegati n°1: Verbale di coordinamento.

In riferimento alla Vs nota n°5485 pervenuta a questa struttura in data 05/08/2011, si conferma la disponibilità a concedere l'utilizzo dell'eliporto ubicato in corrispondenza dell'imbocco (lato Vernio) della Grande Galleria dell'Appennino, finalizzato ai soli interventi di emergenza previsti dal Piano intercomunale di Protezione Civile.

Si segnala che le modalità di gestione del suddetto eliporto saranno disciplinate con apposito verbale (all. n°1) da sottoscrivere con tutti i soggetti interessati; nel documento sono inoltre riportati i riferimenti dei nominativi RFI coinvolti nella gestione delle emergenze ferroviarie. Peraltro tale processo di gestione e organizzazione delle emergenze con i relativi riferimenti del personale RFI competente, è riportato nel Piano di Emergenza Interno trasmesso alle Prefetture coinvolte.

Si confida nel Vs rispetto degli accordi previsti nel verbale allegato, in termini di corretto utilizzo della struttura (interventi di emergenza) e relativo mantenimento in efficienza dell'eliporto.

Cordiali Saluti

Ermanno Cavara

ING. CIARAVELLA

ING. CAVACCHIOLI

Via G. Matteotti, 5 - 40129 Bologna  
(C.C.) Cell. 313.8011526

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

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 32.334.997.619,00

Inscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01983570581 e P. Iva 01008081000 - R.I.A. 759300

ING. CAVARA

313/8063371

[Handwritten signature]  
313/8010457

 <b>RFI</b> RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	ISTRUZIONE OPERATIVA FUNZIONALE PER LA GESTIONE DELLA COOPERAZIONE E COORDINAMENTO, A TUTELA DELLA SICUREZZA DEI LAVORATORI NELL'AMBITO DELLA DTP DI BOLOGNA	
RFI DPR DTP BO SIGS	IOF 05 1 ALLEGATO 03	FOGLIO 1 di 5

## VERBALE DI AUTORIZZAZIONE ALL'UTILIZZO DELL'ELIPORTO DI VERNIO E DI COORDINAMENTO FRA RFI- U.T.EMILIA E COMUNE DI VERNIO

Verbale n° ..... del ..... U.T. EMILIA

### Prescrizioni di sicurezza

Quadro A

- 1 Estremi del contratto  
Lettera di richiesta di consegna chiavi al "Centro Intercomunale di Protezione Civile" dei Comuni di Vernio, Vaiano, Cantagallo e della Comunità Montana Val di Bisenzio – Prot. Gen: 5485 del 15/07/2011
- 2 Descrizione sintetica del lavoro  
Autorizzazione definitiva all'utilizzo dell'eliporto per emergenze esterne a RFI gestite dal "Centro Intercomunale di Protezione Civile"
- 3 Ubicazione del lavoro  
Comune di Vernio
- 4 Consegretario  
Sindaco del Comune di Vernio Dott. CECCONI PAOLO
- 5 Titolare dell'I.A.  
.....
- 6 Direttore tecnico/Direttore di cantiere dell'I.A.  
.....
- 7 R.S.P.P. dell'I.A.  
.....
- 8 Resp.le R.F.I. per la gestione del contratto  
.....

 <b>RFI</b> RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO	ISTRUZIONE OPERATIVA FUNZIONALE PER LA GESTIONE DELLA COOPERAZIONE E COORDINAMENTO, A TUTELA DELLA SICUREZZA DEI LAVORATORI NELL'AMBITO DELLA DTP DI BOLOGNA	
<b>RFI DPR DTP BO SIGS</b>	<b>IOF 05 1 ALLEGATO 03</b>	<b>FOGLIO</b> <b>2 di 5</b>

9 Datore di Lavoro presso cui si svolge il lavoro in appalto  
 Cavara Sig. Ermanno

#### Premessa.

Con Prot. Gen. 5485 del 15/07/2011 il Sindaco del Comune di Vernio ha richiesto la consegna della chiave di accesso alla piazzola di elisoccorso di proprietà RFI, per dare attuazione al Piano Intercomunale di Protezione Civile che prevede l'utilizzo del piazzale anche in scenari di emergenza non legati all'esercizio ferroviario.

Con il presente verbale il Sindaco del Comune di Vernio Signor Cecconi Paolo riceve in consegna da RFI - U.T. Emilia Rep. UEMLV2 - Tronco TR2 Vernio (Sig. Ramazzotti Stefano) la chiave di accesso al piazzale dell'Eliporto di proprietà RFI ubicato nei pressi dell'imbocco della Grande Galleria dell'Appennino Linea Bologna - Prato in via Beccheroni in comune di Vernio.

La consegna della chiave è motivata a consentire l'accesso dei veicoli di soccorso (Croce Rossa, Vigili del Fuoco, Protezione Civile) anche in caso di emergenza diversa da quella Ferroviaria, nelle modalità descritte dal Piano Intercomunale di Protezione Civile, approvato dalla Regione Toscana con nota AOOGR/304511/P.150 del 18/11/2008.

In caso di accesso di persone o mezzi di soccorso in scenari di emergenza non inerenti all'esercizio ferroviario, il Consegretario dovrà informare preventivamente RFI - U.T. Emilia Rep. UEMLV2 - Tronco TR2 Vernio (Sig. Carboni Gino 3138044823 - Sig. Ramazzotti Stefano 3138019160 giorni feriali in orari d'ufficio), o RFI - Coordinatore Esercizio Infrastruttura 0512852144 - 3138043473 (h 24):

Si richiama il Consegretario e gli Enti/Autorità operanti in scenari di emergenza al rigoroso rispetto dei divieti imposti dalla segnaletica presente sul piazzale.

Si evidenzia ed informa che l'eliporto in parola è attrezzato per il volo notturno e che l'accensione dei relativi impianti può essere richiesta direttamente dal Responsabile Operativo dell'Emergenza e/o dagli agenti RFI sopra citati (Carboni e Ramazzotti) ai seguenti recapiti telefonici presenziati h24: 0512582144 - 3138043473.

E' assolutamente vietato utilizzare l'eliporto per fini diversi da quelli relativi alla gestione delle emergenze nonché consegnare copia delle chiavi ad altre persone fisiche o giuridiche estranee al Consegretario.

Si fa presente che al momento della consegna tutte le superfici e gli impianti presenti all'interno dell'eliporto sono in perfetta efficienza e libere da rifiuti e che ogni eventuale danneggiamento dovrà essere ripristinato a cura e spese del Comune di Vernio.



Ufficio Territoriale del Governo  
di Prato

INDICE

Glossario.....	Pag.	IV
Premessa.....		1
PARTE PRIMA - PARTE GENERALE.....		2
1. Descrizione del territorio.....		2
2. Vie di comunicazione.....		3
3. Servizi pubblici.....		3
4. Descrizione della galleria.....		3

**MANUALE COORDINATO  
DEGLI INTERVENTI  
DI EMERGENZA  
NELLA GRANDE GALLERIA DELL'APPENNINO  
LINEA FERROVIARIA PRATO- BOLOGNA  
(Versante pratese)**

S. Benedetto Val di Sambro e a Vernio.....		11
1.3. Dotazione convogli di soccorso.....		12
1.4. Materiale sanitario e attrezzature di pronto soccorso.....		15
1.5. Amministrazione provinciale di Prato - Comuni di Prato, Vernio, Vaiano, Cantegallo.....		17
2. Adempimenti di emergenza.....		17
2.1. Procedure di RFI/Impresa ferroviaria in caso di incidente.....		17
2.1.1. Personale del treno (P.d.T.).....		17
2.1.2. Personale di macchina (P.d.M.).....		18
2.1.3. Personale di bordo (P.d.B.).....		18
2.1.4. Il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.).....		19
2.1.5. Il Dirigente Coordinatore Movimento (D.C.M.).....		19
2.1.6. Il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.).....		19

Prato, ottobre 2003

## INDICE

	Pag.	
Glossario.....	Pag.	IV
Premessa.....	“	1
<b>PARTE PRIMA - PARTE GENERALE</b>	“	2
1 . Descrizione del territorio .....	“	2
2. Vie di comunicazione .....	“	3
3. Servizi pubblici.....	“	3
4. Descrizione della galleria.....	“	3
4.1. Caratteristiche del tratto di linea.....	“	3
4.1.1 Caratteristiche e composizione dei treni.....	“	4
4.2. Caratteristiche della galleria.....	“	4
4.3. Linee elettriche di alimentazione.....	“	5
4.4. Risorse/impianti e dotazioni della galleria.....	“	5
4.5. Impianti di comunicazione .....	“	6
4.5.1. Telefoni di soccorso .....	“	6
4.5.2. Telefoni di servizio collegati con.....	“	6
4.5.3. Cavo fessurato.....	“	7
4.5.4. Sistema radiomobile.....	“	8
4.6. Altre risorse in galleria.....	“	8
5. Scenari degli incidenti.....	“	9
 <b>PARTE SECONDA – ADEMPIMENTI</b>		
1. Adempimenti preventivi.....	“	11
1.1. Rete Ferroviaria Italiana/Imprese ferroviarie.....	“	11
1.2 Squadre minime di intervento RFI da attivare a S.Benedetto Val di Sembro e a Vernio.....	“	11
1.3. Dotazione convogli di soccorso.....	“	12
1.4. Materiale sanitario e attrezzature di pronto soccorso.....	“	15
1.5. Amministrazione provinciale di Prato – Comuni di Prato, Vernio, Vaiano, Cantagallo.....	“	17
2. Adempimenti di emergenza.....	“	17
2.1. Procedure di RFI/Imprese ferroviarie in caso di incidente.....	“	17
2.1.1. Personale del treno (P.d.T.).....	“	17
2.1.2. Personale di macchina (P.d.M.).....	“	18
2.1.3. Personale di bordo (P.d.B.).....	“	18
2.1.4. Il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.).....	“	19
2.1.5. Il Dirigente Coordinatore Movimento (D.C.M.).....	“	19
2.1.6. Il Dirigente Coordinatore Infrastruttura (D.C.I.)..	“	20
2.1.7. Il Capo Reparto Infrastrutture (C.R.I.).....	“	20

2.1.8. Il Referente Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.).....	Pag.	20
2.2. Comunicazioni con Enti esterni.....	"	21
2.3. Norme da osservare per il trasbordo dei viaggiatori su altro treno.....	"	21
2.4. Norme da osservare per la ricognizione nella Grande galleria dell'Appennino.....	"	21
2.5. Procedure e dispositivi per la disalimentazione della linea di contatto in emergenza.....	"	22
2.5.1. Disalimentazione della linea trazione elettrica (TE) per l'intervento dei VV.F.....	"	22
3. Centro Operativo Misto (COM).....	"	23
4. Area di Triage, Posto Medico Avanzato (PMA).....	"	23
5. Centro di Accoglienza Avanzato (CAA).....	"	24
6. Eliporto.....	"	24
7. Parcheggio dei mezzi di soccorso sanitario.....	"	24
8. Area sistemazione salme.....	"	24
9. Coordinamento della viabilità	"	24
9.1. Viabilità nella ex S.S. 325.....	"	24
9.1.1. Limitazioni del traffico.....	"	26
A) Punti di chiusura della circolazione stradale (COLORE ROSSO).....	"	26
B) Punti di filtro della circolazione stradale di 1° livello (COLORE BLU).....	"	27
C) Punti di filtro della circolazione stradale di 2° livello (COLORE VERDE).....	"	30
D) Punti di filtro di circolazione stradale dei mezzi di soccorso (COLORE VIOLA).....	"	33
9.1.2. Cartografia .....	"	34
9.1.3. Elenco delle fermate eccezionali dei mezzi di trasporto di persone .....	"	34
9.1.4 Ubicazione degli automezzi delle testate giornalistiche e radiotelevisive.....	"	35
 PARTE TERZA - MODELLO DI INTERVENTO .....	"	36
1. Attivazione .....	"	36
1. 1. Vigili del Fuoco .....	"	36
1.2. Personale RFI.....	"	37
1. 3. Centrale Operativa 118.....	"	37
1.4. Ufficio Territoriale del Governo .....	"	38
1.5. Polizia Ferroviaria .....	"	38
1.6. Amministrazione provinciale di Prato .....	"	38
1.7. Comuni di Prato, Cantagallo, Vaiano, Vernio .....	"	39

1.8. Rete Ferroviaria Italiana/Impresa di trasporto .....	"	39
1.9. Sezione della Polizia Stradale .....	"	39
1.10. Questura.....	Pag.	39
1.11. Comando provinciale dell'Arma dei Carabinieri .....	"	39
1.12. Comando provinciale della Guardia di Finanza .....	"	39
1.13. Coordinamento provinciale del Corpo Forestale dello Stato .....	"	40
1.14. Arpat .....	"	40
1. 15. Enel Telecom .....	"	40
Allegati		
Allegato 1 - Cartografia.....	"	41
Allegato 2 - Mod. 1.....	"	42
Allegato 3 - Mod.2.....	"	43
Allegato 4 - Elenco Telefonico.....	"	44
Allegato 5 - Modello di intervento sanitario.....	"	46

## GLOSSARIO

B.A.	- Blocco automatico
C.A.A.	- Centro Accoglienza Avanzato
C.O.M.	- Centro Operativo Misto
C.O.T.	- Centro Operativo Territoriale
C.R.I.	- Capo Reparto Infrastrutture
C.R.T.M.	- Capo Reparto Territoriale Movimento
C.S.	- Capo Stazione
D.C.M.	- Dirigente Coordinatore Movimento
D.C.I.	- Dirigente Coordinatore Infrastrutture
D.C.O.	- Dirigente Centrale Operativo
D.M.	- Dirigente Movimento
D.O.T.E.	- Dirigente Operativo Trazione Elettrica
N.O.	- Nulla Osta
P.B.A.	- Posto Blocco Automatico
P.d.M.	- Personale di Macchina
P.d.B.	- Personale di Bordo
P.d.S.	- Personale di Scorta
P.d.T.	- Personale dei treni (PdM +PdB/PdS)
P.M.A.	- Posto Medico Avanzato
R.R.F.I.	- Referente RFI - Funzionario incaricato di coordinare le attività di ripristino tecnico e di tenere i rapporti con le strutture extra ferroviaria intervenute sul posto
R.O.S.	- Funzionario dei Vigili del Fuoco - Responsabile delle operazioni di soccorso tecnico urgente.
R.S.T.	- Responsabile Soccorso Tecnico. Funzionario di DCI incaricato di coordinare le attività di ripristino dell'infrastruttura.
R.T.B.	- Apparecchiatura per il rilevamento della temperatura delle boccole

T.E  
Treni pari

Treni dispari

TRIAGE

- Trazione Elettrica
- Diretti da Sud verso Nord e da Est verso Ovest
- Diretti da Nord verso Sud e da Ovest verso Est
- Classificazione delle persone colpite da incidente secondo criteri di gravità al fine di determinare le priorità di intervento sanitario.

## PREMESSA

Il presente documento è stato elaborato da un gruppo di lavoro coordinato dall'Ufficio Territoriale del Governo di Prato costituito da:

- U.T.G. di Prato
- Amministrazione provinciale di Prato
- Comune di Prato
- Comune di Cantagallo
- Comune di Vernio
- Comune di Vaiano
- Comunità Montana "Val Bisenzio"
- Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Prato
- Centrale Operativa 118
- Rete Ferroviaria Italiana
- Polizia Stradale
- Polizia Ferroviaria
- Rete Ferroviaria Italiana

Il manuale tiene conto dell'omologo manuale elaborato dall'U.T.G. di Bologna – del quale peraltro riproduce le parti di interesse comune – e definisce le modalità di intervento che le strutture tecniche operanti nell'ambito della provincia di Prato dovranno osservare in caso di emergenza nella Grande Galleria dell'Appennino linea ferroviaria Prato – Bologna.

Tale documento, predisposto sulla base delle condizioni strutturali e tecnologiche attuali e dei mezzi di intervento disponibili e impiegabili, non può essere considerato un piano di emergenza perché la struttura e le dotazioni impiantistiche di sicurezza della galleria non consentono una riduzione dei rischi tale da rendere, per gli scenari, possibili i soccorsi.

Resta valida la necessità di definire le caratteristiche ottimali del convoglio soccorsi come indicato nel corso delle numerose riunioni tenutesi e da ultimo l'incontro presso la Prefettura di Bologna del 23 aprile 2003.

Al momento della conclusione dei lavori di ammodernamento previsti nella galleria, il manuale dovrà essere riesaminato anche alla luce delle nuove caratteristiche impiantistiche e tecnologiche della galleria medesima.

Prato, ottobre 2003

## PARTE PRIMA PARTE GENERALE

### 1 . Descrizione del territorio

La Grande Galleria dell'Appennino si estende fra le regioni Emilia Romagna e Toscana. L'imbocco sud, nel versante pratese è ubicato nel territorio del comune di Vernio, sito all'estremità nord-orientale della provincia di Prato.

Il territorio confina a Nord con il Comune di *Castiglione dei Pepoli* (provincia di Bologna), ad Est con il Comune di *Barberino di Mugello* (provincia di Firenze), ad Ovest e a Sud con gli altri comuni della Val di Bisenzio *Cantagallo e Vaiano* (entrambi in provincia di Prato).

Come fisiografia il territorio si connota come una zona di rilievi a prevalente morfologia montuosa, con i maggiori centri abitati situati sulle pendici appenniniche e una ristretta fascia a fondovalle del Fiume Bisenzio, con quote altimetriche variabili tra i 1.274 m s.l.m. (vetta del M.te *della Scoperta*, massima elevazione provinciale) ed i 210 m s.l.m. (letto del Bisenzio alla *Dogana*). Sul lato adriatico, appena oltre la soglia spartiacque, in una conca a testata del Setta, si trova l'abitato di *Montepiano*.

Le aree montane occupano parte preponderante del territorio (circa il 59% supera la quota di 600 m), e quelle collinari submontane, comprese tra 200 e 600 m s.l.m., il restante 41%, senza aree di pianura.

Il rilievo, di natura sedimentaria, è costituito da spesse pile di *torbiditi*, caratterizzate da alternanze di strati granulari compatti e strati pelitici friabili; tra queste predomina una formazione cenozoica di *flysch* arenaci, che profila crinali aguzzi e ripide pendici ammantate da un'estesa copertura boschiva.

Nel dopoguerra lo sviluppo urbanistico s'è concentrato lungo il Bisenzio, affiancando la S.S. n.325 e la direttissima FS Firenze-Bologna, nei nuclei "lineari" di *Dogana, Terricoli e Mercatale di Vernio*, dove si è consolidata la destinazione produttiva artigianale-industriale nei settori tessile e cartario.

Anche questo Comune non è molto popoloso, ha poco più di 5.500 abitanti, corrispondenti ad una densità di 87 ab/km (comunque sempre doppia rispetto a Cantagallo): in realtà la popolazione residente si concentra nella fascia compresa tra 600 e 200 m s.l.m. con una densità abitativa reale sui 200 ab./km.

Tali zone hanno decisa destinazione abitativa con unità mono- o plurifamiliari di una nuova edificazione o ristrutturate da preesistenti rustici, abitate tutto l'anno da famiglie di lavoratori, specie pendolari.

Sui declivi a mezzacosta addossati alle dorsali ed esposti a meridione si trovano i nuclei di *Sassetta*, *Cavarzano* e *Sant'Ippolito*, che mantengono una popolazione agricola stanziale, intrigata in estate da un apporto turistico-residenziale che raddoppia. Le zone più in quota risultano pressoché disabitate.

## **2. Vie di comunicazione**

L'imbocco sud della Grande Galleria dell'Appennino è sito nel territorio del Comune di Vernio a circa 340 metri dalla Stazione ferroviaria di Vernio e si raggiunge percorrendo la ex SS. 325. Da Firenze uscite autostradale più vicine A1 – Prato Cadenzano e l'A11 - Prato est.

## **3. Servizi pubblici**

I servizi pubblici nella zona sono garantiti dalla linea autotrasporto servita dai mezzi CAP di Prato che effettua corse durante tutta la giornata sulla ex SS 325.

## **4. Descrizione della galleria**

### **4.1. Caratteristiche della galleria**

La circolazione ferroviaria sulla linea Bologna-Prato è gestita dal Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) con sede a Bologna, che comanda gli impianti - di norma impresenziati - tramite apposito telecomando.

Il distanziamento dei treni è assicurato dal Blocco Automatico (B.A.) banalizzato atto a consentire la ripetizione in macchina dei segnali.

Sull'intera linea, compreso il tratto della "Grande Galleria dell'Appennino", i treni possono circolare su entrambi i binari, in modo promiscuo, nei due sensi di marcia ed è ammessa la loro marcia unidirezionale (parallela).

Per prevenire il manifestarsi di inconvenienti all'interno della galleria causati dal surriscaldamento delle boccole degli assi dei convogli, la linea è dotata di apparecchiature specifiche che segnalano l'inconveniente e provocano l'arresto del treno prima dell'ingresso in galleria.

In caso di mancanza di energia elettrica alla linea Trazione Elettrica (T.E.) in Galleria, i segnali di partenza delle stazioni di S. Benedetto e Vernio, che immettono nella Grande Galleria dell'Appennino, si dispongono automaticamente a via impedita per evitare l'ingresso dei treni.

La manovra dei sezionatori aerei relativi alle zone T.E. dei binari di circolazione avviene tramite il telecomando ad opera del Dirigente Operativo Trazione Elettrica (D.O.T.E) con sede a Bologna.

La pendenza della linea varia da un minimo dell'1‰ ad un massimo del 5,77‰.

S.C.P.) è utilizzato per portare in galleria la linea di alimentazione ad alta tensione. Entrambi utili per l'evacuazione fumi ma non come via di fuga, sboccano in località Ca' di Landino (fig.4).

- Nicchie (m 1.70 × 1.20) binario pari a n. 362
- Nicchie (m 1.70 × 1.20) binario dispari pari a n. 361

n.b.: la numerazione progressiva di tutte le nicchie di ricovero, è crescente verso Prato su entrambi i binari.

- Camere minori (m 4.00 × 2.50) binario dispari 5
- Camere minori (m 4.00 × 2.50) binario pari 8
- Camere medie (m 6.30 × 2.50) binario pari 3
- Camere grandi (m 4.50 × 25.00) binario dispari 1
- Camere grandi (m 4.50 × 25.00) binario pari 1
- Dislivello massimo imbocco - sbocco è di m 59,040 (m 317,69 s.l.m. lato Bologna, m 258,65 s.l.m. lato Prato)

#### **4.3. Linee elettriche di alimentazione**

La linea elettrica in cavo 5 kV è presente in tutta la galleria, alimentata da S. Benedetto e da Vernio, e fornisce energia per l'alimentazione degli impianti, le utenze interne e gli apparati di sicurezza per la circolazione dei treni.

In alcune nicchie sono presenti posti di trasformazione di detta tensione a 220V e 380V per le diverse necessità di alimentazione in galleria. A seguito della disalimentazione nelle stazioni di Vernio e S. Benedetto, in galleria non è presente alcuna alimentazione fatta eccezione di quella delle lampade di emergenza. Al verificarsi di un'emergenza che richiede l'ingresso in galleria dei V.V.F. è necessario provvedere all'apertura degli interruttori di alimentazione posti nelle cabine di trasformazione delle stazioni di Vernio e S. Benedetto.

Una linea elettrica 380 V è presente da Vernio fino al km 41+232 ed alimenta in bassa tensione le linee relative ai telefoni di soccorso/servizi, i ripetitori per le comunicazioni e le illuminazioni di sicurezza. L'Agente Impianti Elettrici (I.E.) dovrà, qualora ne ricorra la necessità, effettuare la disalimentazione di tale linea dalla cabina Impianti di Sicurezza (I.S.) di Vernio

#### **4.4. Risorse/impianti e dotazioni della galleria**

La sede ferroviaria non è percorribile da normali mezzi gommati.

- I sentieri sono presenti da ambo i lati con una larghezza di 50 cm circa e si restringono in corrispondenza delle casse di manovra dei deviatori, dei segnali e delle relative scale. Sul lato dispari il sentiero

si sviluppa su cunicolo contenente una condotta idrica; in alcuni tratti tale condotta è sopraelevata rispetto alla massicciata ed in altri tratti è formato da sottovaglio. Lo stillicidio di acque di falda rende scivolose alcune zone.

- Le condotte idriche non sono utilizzabili ai fini antincendio; esiste una canaletta centrale di raccolta delle acque che convoglia le stesse nel versante emiliano, nel fiume Setta lato San Benedetto e nel versante toscano in una condotta ad uso di "Publiacqua" lato Vernio. Sussiste pericolo di inquinamento in caso di sversamento di sostanze pericolose sulla sede ferroviaria nella canaletta del versante toscano. All'interno della galleria, in prossimità di Precedenze, esistono delle vasche di raccolta dell'acqua sorgente che viene pompata per alimentare una condotta idrica ad uso domestico. Tali vasche sono posizionate ad un'altezza superiore a quella della sede ferroviaria e, pertanto, non esiste pericolo di inquinamento di tali acque in caso di sversamenti di sostanze pericolose sulla sede ferroviaria.
- Attrezzatura antincendio: sono presenti n. 4 idranti (UNI 45) presso i piazzali di S. Benedetto V. S. e Vernio ed estintori nella stazione di S. Benedetto V.S., Vernio, P.C. Precedenze ed alla nicchia 161, binario dispari.  
E' opportuno tenere presente che, pur non costituendo risorse di cui è dotata la galleria, tutti i convogli che vi transitano sono dotati di mezzi di locomozione e sulle carrozze (solo per treni viaggiatori) di mezzi di estinzione.
- Impianto diffusione sonora: è garantita copertura dell'area delle stazioni di S. Benedetto V.S., Vernio e del P.C. Precedenze.

#### **4.5. Impianti di comunicazione**

##### **4.5.1 Telefoni di soccorso**

Sono situati ogni 500 m sia sul binario dispari, che sul binario pari sfalsati di 250 m sui due binari con i quali è possibile collegarsi direttamente con il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O); sono alimentati a 24 V c.c. e posto di trasformazione ubicato nel Fabbricato Viaggiatori di S. Benedetto V. S., Vernio e P.C. Precedenze.

##### **4.5.2. Telefoni di servizio collegati con:**

- a. Circuito D.C.O. avente sede a Bologna C.le, sempre presenziato. Alimentato con pila da 4,5 V ubicata all'interno dell'apparecchio.  
In totale ci sono n°32 telefoni ubicati in nicchia (16 per binario) alle progressive Km.:

N°	Binario pari	Binario dispari	N°	Binario pari	Binario dispari
1	37+613	37+630	9	48+499	47+192
2	38+913	38+938	10	48+513	48+595
3	40+313	40+288	11	49+856	49+824
4	41+913	41+886	12	50+921	49+857
5	43+613	41+937	13	51+244	51+255
6	45+108	43+638	14	52+646	52+649
7	46+547	45+133	15	53+947	53+923
8	47+173	46+531	16	53+300	53+275

b. AS27: in totale n°27 telefoni inseriti: unico apparecchio con due tasti di selezione per ognuno dei criteri di seguito elencati

b.1 circuito V bis in collegamento con le stazioni di Vernio, Precedenze e S.Benedetto di norma impresenziate. Alimentato con pila da 4,5 V ubicata all'interno dell'apparecchio.

b.2 circuito V T.E. in collegamento con il Dirigente Operativo Trazione Elettrica (D.O.T.E.) avente sede a Bologna C.le sempre presenziato. Alimentato con pila da 4,5 V ubicata all'interno dell'apparecchio, il suddetto telefono consente il collegamento con i due circuiti sopradescritti.

In totale ci sono n°31 telefoni ubicati in nicchia alle progressive Km.:

N°	Binario pari	Binario dispari	N°	Binario pari	Binario dispari
1	37+613	37+630	10	49+856	47+741
2	38+913	38+938	11	50+921	48+595
3	40+313	40+288	12	51+244	49+807
4	41+913	41+886	13	53+947	49+824
5	43+763	41+937	14	55+300	51+255
6	45+108	43+638	15		52+649
7	46+547	45+133	16		53+723
8	47+173	46+531	17		55+275
9	48+813	47+192			

#### 4.5.3. Cavo fessurato

Alimentato a 60 v c.c. con gruppi di continuità statici a 220 V c.a. (batterie in tampone con autonomia di circa 10 ore) ubicati all'imbocco galleria lato Vernio (Shelter), Fabbricato Viaggiatori di S. Benedetto V.S. e locale P.C. Precedenze.

#### **4.5.4. Sistema radiomobile**

Ponti radio alimentati a 220 V c.a (batterie a tampone con autonomia di circa 4 ore) con ricetrasmittenti che permettono di comunicare all'interno della galleria con le postazioni:

- Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) della Linea Bologna-Prato
- Dirigente Movimento di Vernio-S. Benedetto V. S.
- Area di triage/piazzola per elisoccorso

La comunicazione con le apparecchiature, qualora in dotazione alla macchina, consente al personale di macchina di comunicare con D.C.O. linea Bologna-Prato e le stazioni di S. Benedetto e Vernio.

Durante le operazioni di soccorso in caso di emergenza nella galleria Appennino è consentito, limitatamente all'ambito territoriale F.S, l'uso delle radio UHF di proprietà dei VV.F. sintonizzate sulle frequenze in uso alla Società R.F.I., a condizione che gli apparecchi utilizzati dai VV.F. siano del tipo autorizzato dal Ministero delle Comunicazioni.

#### **4.6. Altre risorse in galleria**

- Impianto televisivo, alimentato a 220 V ca, costituito da n.11 telecamere fisse ai km.55+593, 51+240, 46+848, 41+959, 37+371, collegate a monitor presenziati 24 ore presso la Polizia Ferroviaria presente nella stazione S. Benedetto V.S..
- Lampade di illuminazione/emergenza ogni 500 m. sia sul binario pari che sul binario dispari. Attive anche in mancanza di tensione in quanto rimangono in autoalimentazione tramite batterie e inverter di una centralina ad una tensione di 220 V. La disalimentazione può essere eseguita solo da ogni singolo posto.
- Per tutta la lunghezza della galleria è presente un cavo elettrico a 5 kV ca alimentato da S.Benedetto e Vernio.
- 2 Convogli di Soccorso dislocati nelle stazioni di San Benedetto e Vernio.
- Motocarrello d'emergenza attrezzato per il trasporto di una barella e con estintori, stazionato a Posto Comando Precedenze (P.C.P.)
- Piazzole, in corrispondenza degli imbocchi, per il trasferimenti di eventuali feriti sui mezzi di soccorso (area di triage); quella lato S. Benedetto V.S. è utilizzabile anche come elisoccorso (fig.1). Presso l'imbocco nord è possibile accedere, lato binario pari, al piazzale Spianamento attraverso un cancello ed utilizzare tale area come ulteriore area di Triage.
- Lampade portatili, ricetrasmittenti per galleria (gamma U.H.F.), maschere ed autoprotettori sono presenti nelle Stazioni di S. Benedetto V.S. e Vernio.

- Attrezzature e materiali di pronto soccorso sono presenti presso il P.C. Precedenze.
- Risorse umane: tutte le operazioni relative alla circolazione dei treni nonché quelle relative a eventuali manovre sono effettuate a distanza dal D.C.O. il quale è a conoscenza della situazione di circolazione in atto. Le stazioni di Vernio e di S. Benedetto, nonché il P.C. Precedenze come tutte le stazioni della linea Bologna - Prato sono impresenziate. In caso di necessità possono essere presenziate con personale addetto alla circolazione. Le stazioni di S. Benedetto e Vernio sono anche sede di Zona IE e Tronco Lavori presenziati in alcune ore della giornata.

In caso di anomalità si attiveranno il Dirigente Coordinamento Movimento (D.C.M), il Dirigente Coordinamento Infrastrutture (D.C.I.) e i Coordinatori delle Imprese di Trasporto coinvolte che provvederanno anche a far intervenire il necessario personale eventualmente attingendo dai turni di reperibilità e disponibilità.

Ovviamente è sempre coinvolto il Personale di Bordo (P.d.B.) ed il Personale di Macchina (P.d.M.) presente sui convogli ferroviari.

## 5. Scenari degli incidenti

I possibili scenari degli incidenti sono riconducibili a:

1. Incidente ad un treno passeggeri con deragliamento di uno o più rotabili. Evento che può essere causato sia da atti dolosi che da cedimenti strutturali al binario o ai rotabili e che si manifesta con l'uscita delle ruote dal binario. Tale inconveniente determina, di solito, l'ingombro della sagoma del binario attiguo.
2. Principio d'incendio ad uno o più rotabili di un treno passeggeri fermo in galleria. Può essere determinato da cause diverse (atto doloso, corto circuito, ecc.).
3. Incidente ad un treno merci con trasporto di merci pericolose con deragliamento di uno o più rotabili. Evento che può essere causato sia da atti dolosi che da cedimenti strutturali al binario o ai rotabili e che si manifesta con l'uscita delle ruote dal binario. Tale inconveniente determina, di solito, l'ingombro della sagoma del binario attiguo, e può provocare sversamenti, l'incendio e/o esplosione delle sostanze pericolose a seconda della natura delle stesse.
4. Incidente coinvolgente un treno merci con trasporto di merci pericolose ed un treno passeggeri, con principio d'incendio. Evento che può essere causato sia da atti dolosi che da cedimenti strutturali al binario o ai rotabili e che si manifesta con l'uscita delle ruote dal binario. Tale inconveniente determina, di solito, l'ingombro della sagoma del binario

attiguo, e può provocare sversamenti, l'incendio e/o esplosione delle sostanze pericolose a seconda della natura delle stesse. In tale scenario si ipotizza l'urto di un treno viaggiatori circolante sul binario attiguo, sia in senso opposto che nello stesso senso. L'incendio può assumere anche dimensioni devastanti e produrre fumi particolarmente tossici in relazione alla tipologia di sostanza pericolose ed all'ubicazione dei carri contenenti le merci pericolose rispetto al punto di impatto e/o incendio.

## **PARTE SECONDA**

### **ADEMPIMENTI**

#### **1. Adempimenti preventivi**

##### **1. 1. Rete Ferroviaria Italiana/Imprese ferroviarie**

Le imprese ferroviarie devono prevedere, al fine di agevolare la gestione dell'emergenza e favorire il tempestivo avvio delle fasi di soccorso, la dotazione nei propri convogli in circolazione sulla tratta Pianoro-Vernio, oltre che di tutti i mezzi e attrezzature previste (mezzi di segnalamento, dispositivo di occupazione, due fioretti di messa a terra, mezzi di estinzione incendi, ecc.), anche del telefono cellulare.

Qualora il P.d.M. rilevi una qualsiasi anomalia al proprio convoglio che possa far presumere l'eventuale impossibilità a proseguire la marcia deve provvedere all'arresto del treno prima di inoltrarsi in galleria.

Se l'anomalia si manifesta con treno già in galleria il P.d.M. dovrà, attivando tutto quanto è nelle sue possibilità, non fermare il treno cercando di proseguire la corsa fino all'uscita a meno che non si tratti di evento che ne imponga l'immediato arresto (carico sporgente, deragliamento, urto, ecc.).

Le Imprese di Trasporto Ferroviarie hanno l'obbligo, su richiesta di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), di mettere immediatamente a disposizione tutti i mezzi di cui dispongono (locomotive, carrozze o altro) eventualmente necessari per la gestione delle emergenze e per il soccorso ai viaggiatori interessati, indipendentemente dalle Imprese di Trasporto direttamente coinvolta nell'incidente.

##### **1.2. Squadre minime di intervento RFI da attivare a S. Benedetto Val di Sambro e a Vernio**

Al verificarsi di un incidente che causa l'arresto di un treno in galleria, il DCI dovrà attivare i necessari agenti del settore manutenzione, sia nella stazione di S. Benedetto che a Vernio; ai fini della predisposizione dei mezzi per la ricognizione ed il trasferimento in galleria del convoglio soccorso è necessario disporre di:

- 3 Operatore del Settore Lavori;
- 2 Operatore del Settore Trazione Elettrica;
- 1 Operatore del Settore Impianti di Sicurezza;
- 1 Operatore del Settore TLC

Se possibile la squadra di cui sopra sarà rinforzata con un ulteriore Operatore del Settore Lavori ed uno del Settore T.E.

### 1.3. Dotazione convogli di soccorso.

I convogli da utilizzare per caricare gli automezzi dei Vigili del Fuoco che devono essere portati all'interno della galleria per gli interventi di soccorso in situazione d'emergenza sono ubicati nelle stazioni di S. Benedetto e Vernio e sono posizionati in modo tale da essere sempre pronti per il carico dei mezzi dei VV.F. anche in assenza di personale di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.). E' fatto obbligo alla R.F.I. comunicare tempestivamente via fax ai VV.F. ed alla Centrale Operativa del 118 eventuali situazioni di indisponibilità, anche solo temporanea, dei convogli soccorsi. Tali convogli devono essere sempre mantenuti in efficienza e le relative attrezzature sottoposte a regolare manutenzione.

#### S. Benedetto

Il convoglio è posizionato nel binario III merci, con l'automotore attestato al tronchino lato cancello di ingresso allo scalo.

Presso la stazione sono disponibili due automotori 214, uno in composizione al convoglio ed uno da utilizzare per le altre necessarie operazioni di esigenze del locale tronco lavori. I due mezzi devono essere alternati con cadenza almeno settimanale per consentirne la piena funzionalità ed efficienza.

Dove è ubicato il convoglio soccorso, è stata rimossa la linea TE sovrastante.

#### Vernio

Il convoglio soccorso è posizionato in IV binario lato rimessa, e deve essere distanziato opportunamente dal paraurti lato galleria in modo tale da consentire il carico dei mezzi dei VV.F.

La composizione standard di detto convoglio è la seguente:

Carrozza bagagliaio posta tipo X;

Locomotore diesel 255/245/214 (o altro locomotore diesel di adeguata potenza);

Carro cisterna da 20.000 l.;

n.2 carri ultrabassi Vsaadkmm.

#### Composizione

La composizione standard di detto convoglio è la seguente:

- 1) Carrozza bagagliaio posta tipo X
- 2) Locomotore diesel 255/245/214/ecc2)
- 3) Carro cisterna da 20.000 l.
- 4) n.2 carri ultrabassi Vsaadkmm

3. I carri ultrabassi Vsaadkmm, in numero di due per ogni convoglio di primo intervento, sono quelli che consentono il caricamento dei mezzi di soccorso dei V.V.F. per il trasporto lungo la linea ed all'interno delle gallerie.

#### Dotazione tipo

- 4 fari orientabili da 500 Watt;
- impianto luce e acqua;
- 2 altoparlanti orientabili;
- 2 pedane per salita mezzi di soccorso;
- ribaltine laterali;
- 1 box in lamiera contenente:
  - 5 autorespiratori completi o di monobombola da 7 l a 200 bar o di bibombola da 4 l a 200 bar con valvola a 2 vie, manometro e maschera facciale;
  - 10 bombole di riserva da 7 l a 200 bar o 10 bombole da 4l a 200 bar;
  - 5 valvole a tre vie automatiche complete di segnale di allarme e attacco per il collegamento pneumatico
  - 1 bombola grande da 48 l a 200 bar completa di gruppo erogatore a 2 vie e maschera;
  - 2 manichette di raccordo da 40 m comprensive di cintura sostegno completa di blocchetto con raccordo per connessione ad erogatore e a manichetta ad alimentazione e due maschere a pieno facciale.
  - 1 carrello completo di bombole ossigeno e propano;
  - 1 scaffalatura metallica;
  - 1 plafoniera e impianto luce;
  - 4 lampade OVA;
  - 16 coperte antifiamma;
  - 2 tute "avvicinamento fiamma" ignifughe (complete di scarpe, guanti e copricapo);
  - 1 cavo ignifugo con presa e spina da 10 m;
  - 1 impianto di amplificazione con 2 microfoni;
  - 2 estintori da kg 5 a CO<sub>2</sub>;
  - 1 confezione con 100 paia di guanti usa e getta
  - 1 scatola con 100 maschere usa e getta;
  - 1 chiave fissa/stella da 36 mm e una da 17 mm;
  - 1 chiave fissa/stella da 16/17 mm e una da 18/25 mm;

- una valvola portatile di frenatura;
- 1 cacciavite;
- 1 passport Five Star completo di accessori (analizzatore aria a tre gas ubicato p'resso Ufficio Tronco)

#### Dotazione Carrozza Bagagliaio

- 2 impianti carrellati tipo nuovo completi di 2 bombole ciascuno da 48 litri a 200 bar con uscite a due vie con due maschere per impianto, con prolunghe da 40 m (2 per impianto) comprensive di cintura sostegno completa di blocchetto con raccordo per connessione ed erogatore a manichetta alimentazione e due maschere a pieno facciale;
- 2 estintori da 5 kg a CO<sub>2</sub>;
- 1 autorespiratore completo o con monobombola da 7 lt 200 bar o con due bombole da 4 l 200 bar (per il medico);
- 4 autorespiratori completi o con monobombola da 7 lt 200 bar o con due bombole da 4 l 200 bar (per i paramedici).

A S. Benedetto e Vernio sono presenti due stazioni di ricarica per bombole ad aria respirabile con le seguenti dotazioni tipo:

- compressore
- 2 bombole da 50 lt 360 bar per accumulo aria
- una valvola di sicurezza
- una plancia di ricarica Mod. PN 200 a 4 postazioni (bombole) tarata su 200 bar di erogazione

#### **1.4. Materiale sanitario e attrezzature di pronto soccorso**

Le cassette di Pronto Soccorso sono del tipo integrato; contengono il materiale sottoelencato. Le cassette sono dislocate nella nicchia N° 271 al km. 41+863 lato pari, al km. 50+988 nella nicchia N° 95 lato pari, a P.C. Precedenze nella garitta del D.M., e sul carrello soccorso sempre presente nel tronchino del P.C. di Precedenze. Inoltre il Box "Attrezzature Sanitarie" collocato a P.C. Precedenze contiene:

- 35 barelle tipo "Toboga";
- 35 barelle tipo pieghevoli con telo;
- 12 set ossigeno composti da 12 bombole di ossigeno, un riduttore di pressione con flussometro a tamburo (regolazione continua 0-15 litri)

- 1 confezione di cotone idrofilo
- 2 confezioni di cerotti pronti all'uso (di varie misure)
- 2 rotoli di benda orlata alta cm 10
- 1 rotolo di cerotto alto cm 2,5
- 1 paio di forbici
- 2 lacci emostatici
- 1 confezione di ghiaccio "pronto uso"
- 1 coperta isoterma monouso
- 5 sacchetti monouso per la raccolta dei rifiuti sanitari
- 1 termometro
- 1 apribocca
- pinza abbassalingua
- 1 mascherina respirazione bocca a bocca
- 1 stecca per frattura o dispositivo gonfiabile

#### **1.5. Amministrazione provinciale di Prato - Comuni di Prato, Vernio, Vaiano, Cantagallo**

L'Amministrazione provinciale di Prato, i Comuni di Prato, Vernio, Cantagallo e Vaiano predispongono la segnaletica stradale nelle strade di rispettiva competenza per facilitare i soccorsi.

## **2. Adempimenti di emergenza**

### **2.1. Procedure di RFI/Imprese ferroviarie in caso di incidente**

#### **2.1.1. Il Personale di Treno (P.d.T.)**

Al manifestarsi dell'evento l'Agente del P.d.T. che per primo ne viene a conoscenza dovrà darne immediata comunicazione al Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) in modo da impedire immediatamente l'ingresso in galleria di altri convogli. Nel caso di evento che impedisce la prosecuzione del treno o che costituisce ingombro per la circolazione dei treni sul binario attiguo, l'agente del treno che per primo ne viene a conoscenza deve immediatamente provvedere all'arresto del treno, anche attraverso l'azionamento del freno di emergenza ed avvisare il Personale di Macchina.

Inoltre, a seconda dell'inconveniente, il personale del treno si dovrà attivare, per quanto possibile, per affrontare l'emergenza cercando di limitare quanto più possibile i danni alle persone e/o alle cose (tentando di spegnere e/o controllare l'incendio con i mezzi disponibili a bordo, ecc.).

Per quanto possibile, il personale del treno cercherà di uscire dalla galleria, anche eventualmente retrocedendo, rispettando le norme previste dal Piano di Emergenza Interno, con la parte di treno eventualmente non incidentata, previo dimezzamento.

Se il dimezzamento non è possibile per i treni viaggiatori, dovrà essere individuato il modo più rapido possibile per consentire l'evacuazione dei viaggiatori informandone adeguatamente gli stessi e richiamandoli al rispetto delle cautele che le precarie condizioni richiedono.

### **2.1.2. Personale di Macchina (P.d.M.)**

Dovrà segnalare, se necessario, l'ostacolo sul binario attiguo ed estendere l'avviso al DCO precisando:

- prioritariamente, se l'incidente rende necessario l'intervento dei V.V.F. e/o ambulanze.
- dati identificativi del proprio treno;
- eventuale ingombro della sagoma del binario attiguo;
- scenario incidentale, con particolare riferimento all'eventuale presenza di fiamme, fumi, spargimento di sostanze pericolose, viaggiatori feriti, altri treni coinvolti, ecc.;
- la posizione del treno rispetto all'imbocco della galleria (n°. nicchia più vicina, o progressiva chilometrica);
- prima valutazione del numero di viaggiatori eventualmente coinvolti;
- numero di identificazione ed il codice delle merci pericolose eventualmente trasportate (numero ONU risultante dai documenti di scorta in suo possesso), eventuali iscrizioni o etichette di pericolo applicate al carro, effetti/sintomi riscontrati, nonché l'eventuale necessità di disalimentare la linea di contatto
- eventuale preavviso di richiesta locomotiva di soccorso;
- eventuale necessità del carro soccorso (convoglio atto al recupero dei mezzi incidentati);

### **2.1.3. Il Personale di Bordo (P.d.B.)**

Si deve attivare per l'avviso ai viaggiatori e la gestione dell'eventuale panico. Qualora l'incidente assuma dimensioni non più controllabili con i mezzi a bordo e le condizioni ambientali diventino proibitive per la salute e/o la vita delle persone, il Capotreno dovrà disporre, previo benestare del Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.), l'immediato dimezzamento del proprio treno ed il trasferimento dei viaggiatori nella parte che si ricovera per prima.

In tali condizioni, qualora risulti impossibile il dimezzamento (ad esempio per incendio del mezzo di trazione), dovrà dare indicazioni ai viaggiatori per consentire l'evacuazione nel più breve tempo possibile, richiamandoli al rispetto delle cautele che le precarie condizioni richiedono.

Si attiverà per l'informazione ai viaggiatori facendoli spostare nelle vetture non coinvolte, per la gestione dell'eventuale panico, per la dissuasione sull'uso dei cellulari da parte dei viaggiatori. Provvederà alla chiusura dei finestrini ed allo spegnimento dell'impianto di climatizzazione. Inoltre dovrà attivarsi con i mezzi a disposizione per cercare di spegnere l'incendio.

#### **2.1.4. Il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.)**

Si attiverà immediatamente per impedire l'ingresso nella galleria di altri treni in entrambi i sensi. Estenderà gli avvisi previsti secondo le indicazioni previste dal piano di emergenza esterna. Dovrà precisare al Dirigente Coordinatore Movimento (D.C.M.) tutte le notizie utili ad una immediata comprensione del tipo di inconveniente verificatosi e in ogni caso:

- descrizione dettagliata dell'incidente occorso;
- denominazione della galleria con precisazione del binario ingombro;
- posizione del treno rispetto all'imbocco;
- materiali e strutture coinvolte;
- estremi di eventuali merci pericolose coinvolte;
- numero persone coinvolte;
- provvedimenti già adottati;
- eventuali altri treni presenti in galleria;

Prima di procedere alla disalimentazione della linea Trazione Elettrica (T.E.) per l'intervento dei V.V.F. è necessario attendere ricovero del treno eventualmente dimezzato, qualora utilizzato un mezzo a trazione elettrica.

Autorizzerà il Referente Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) ad entrare in galleria con i mezzi di ricognizione e/o il convoglio soccorso.

#### **2.1.5. Il Dirigente Coordinatore Movimento (D.C.M.)**

Oltre ad estendere i necessari avvisi, se non già fatto dal D.C.O., dovrà immediatamente disporre l'invio di due locomotori diesel di adeguata potenza da Bologna C.le e da Prato, o dalla prima stazione più vicina ove gli stessi sono disponibili nelle stazioni di S. Benedetto e

Vernio. Avuta conferma dal Coordinatore dell'Impresa di Trasporto interessata, circa la natura della merce pericolosa in composizione al treno e consultata la procedura INFORID estenderà i previsti avvisi fornendo loro tutte le notizie in suo possesso, specificando la necessità dell'intervento del carro soccorso. Se necessario può essere richiesto il contemporaneo intervento di due carri soccorso; uno lato Vernio e l'altro lato S. Benedetto. Estendere immediatamente la notizia agli uffici superiori in particolare per consentire al Dirigente della D.C.M. che assume la funzione di referente R.F.I. di portarsi immediatamente sul posto per le operazioni di coordinamento di sua competenza.

#### **2.1.6. Il Dirigente Coordinatore Infrastruttura (DCI)**

Dovrà attivare il necessario personale R.F.I. sia in stazione di S. Benedetto che di Vernio. Estendere immediatamente la notizia agli uffici superiori in particolare per consentire al Dirigente della D.C.I. che assume la funzione di referente R.S.T., di portarsi immediatamente sul posto per le operazioni di coordinamento di sua competenza.

#### **2.1.7. Il Capo Reparto Infrastrutture (C.R.I.)**

Il C.R.I. o il reperibile 2° livello infrastruttura del settore lavori, provvederà a disporre per la predisposizione del convoglio soccorso e del locomotore diesel disponibile maggiore potenza da utilizzare per la ricognizione o la spinta del convoglio soccorso stesso.

#### **2.1.8. Il Referente Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.)**

Il referente R.F.I. coordinerà le attività degli agenti R.F.I. qualora la linea T.E. non sia stata ancora disalimentata dal D.C.O. disporrà affinché vi provveda un agente della manutenzione T.E. intervenuto sul posto. Coordinerà quanto necessario per l'intervento di ricognizione in galleria.

Dovrà portarsi sul posto per assumere le funzioni di sua competenza. Disporrà l'intervento di ricognizione in galleria. Ricevuta conferma della disalimentazione autorizzerà l'ingresso dei VV.F. in galleria con il convoglio soccorso e coordinerà le operazioni R.F.I., di concerto con il Responsabile delle Operazioni di Soccorso (R.O.S.), se in fase di soccorso urgente. Si evidenzia che il Referente R.F.I. è unico sia per le operazioni svolte dalla stazione di Vernio che da quella di S. Benedetto. Nel caso in cui vi sia l'ingresso dei VV.F. da entrambi gli imbocchi, l'autorizzazione da parte del Referente R.F.I. sarà data al R.O.S. presente sul posto cui compete a sua volta, l'autorizzazione all'ingresso del R.O.S. sull'altro imbocco.

Cessata la fase del soccorso urgente provvederà ad autorizzare il Responsabile del Soccorso Tecnico ad attuare quanto necessario per il

recupero dei mezzi incidentati dalla galleria e per il ripristino definitivo della normale circolazione.

## **2.2. Comunicazioni con gli Enti esterni**

Nel caso di richiesta di mezzi di soccorso esterni nella diramazione degli avvisi agli enti extra-ferroviari dovrà essere precisato anche il nominativo del Referente R.F.I. incaricato del coordinamento e della tenuta dei rapporti con tali enti.

Dovranno essere altresì comunicate notizie dettagliate circa il luogo dell'evento e le circostanze esistenti al momento.

## **2.3. Norme da osservare per il trasbordo dei viaggiatori su altro treno**

Nel caso di un treno viaggiatori fermo in galleria, dovrà immediatamente essere valutata dal Capo Treno (P.d.T) e dal Dirigente Coordinatore Movimento (D.C.M) la possibilità e l'opportunità di provvedere al trasbordo dei viaggiatori fornendo tutte le informazioni necessarie.

In presenza di incendio o fumi, il convoglio da utilizzare per il trasbordo dovrà essere vuoto. Qualora per motivi di emergenza si utilizzi quello di un treno già in tratta, i viaggiatori a bordo dovranno essere fatti scendere in stazione prima dell'inoltro in galleria.

Le operazioni di trasbordo dovranno essere coordinate dal Capotreno del treno fermo in galleria.

Il personale di bordo o chi comunque intervenuto sul posto dovrà adoperarsi per prestare la massima assistenza ai viaggiatori durante le operazioni di trasbordo, che dovranno essere sicure e veloci.

## **2.4. Norme da osservare per la ricognizione nella Grande galleria dell'Appennino**

Dopo aver sospeso la circolazione dei treni, sarà possibile organizzare una ricognizione con le seguenti modalità:

- sul binario attiguo, preventivamente interrotto;
- qualora ritenuto più opportuno rispetto alla situazione contingente, il mezzo ricognitore può anche essere inviato sullo stesso binario solo a seguito del treno fermo;

Per la ricognizione sullo stesso binario del treno fermo deve essere utilizzata la prima locomotiva disponibile. Nel caso di linea Trazione Elettrica (T.E.) disalimentata dovrà essere utilizzata la locomotiva diesel disponibile di maggior potenza. Sul binario attiguo può anche essere un carrello della manutenzione.

La ricognizione in galleria può essere disposta dal Dirigente Coordinatore Movimento (D.C.M.) o dal Referente R.F.I. intervenuto in una delle due stazioni limitrofe della galleria.

Nel caso di incendio, incidente coinvolgente un treno con merci pericolose o un treno viaggiatori per i quali si renda necessario l'intervento dei VV.F., la ricognizione può essere richiesta dal funzionario dei VV.F., tramite il Referente R.F.I., allo scopo di prendere esatta conoscenza delle condizioni presenti in galleria ed organizzare, quindi, l'intervento di soccorso con i mezzi e le attrezzature più opportune. In tal caso la ricognizione sarà effettuata da personale dei VV.F. fermo restando che la condotta e la scorta del mezzo ricognitore deve essere effettuata da personale R.F.I.

Qualora la ricognizione venga effettuata in assenza di notizie dai treni fermi anormalmente in galleria o in presenza di fumi, incendi o merci pericolose, il mezzo ricognitore dovrà essere equipaggiato con:

- 2 bombole carrellate da 48 lt.-200;
- 4 estintori portatili a CO<sub>2</sub>;
- 2 ricetrasmittenti operanti in gamma UHF;
- Torce a pile/batterie.

Ciascun agente impiegato nella ricognizione dovrà essere dotato di un autorespiratore a circuito aperto con mono-bombola da 7 lt. O bi-bombola da 4+4 lt. che, tramite una valvola a tre vie, sia collegato ad un complesso formato da due bombole carrellate da 48 lt.

L'equipaggiamento del mezzo individuato per la ricognizione deve essere curato dal C.R.I. o dal suo sostituto reperibile.

Rendendosi necessario scendere dal Locomotore, gli agenti, staccato "il cordone ombelicale" che li lega al carrello bombole, fruiranno unicamente delle bombole a spalla. Tornati sul mezzo ricognitore riallacceranno i collegamenti al complesso bombole carrellato.

Il rientro dalla zona di soccorso è obbligatorio esaurita la prima bombola carrellata da 48 lt.

In ogni caso il personale impiegato per la ricognizione dovrà informare immediatamente il Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) circa la situazione contingente.

## **2.5. Procedure e dispositivi per la disalimentazione della linea di contatto in emergenza**

### **2.5.1. Disalimentazione della linea trazione elettrica (TE) per l'intervento dei VV.F.**

Qualora si preveda la necessità di disalimentare la linea di contatto il Dirigente Coordinatore Infrastrutture (D.C.I.) dovrà immediatamente far

intervenire un agente della manutenzione IE presso una delle due stazioni di Vernio o S.Benedetto V.S.

La disalimentazione della linea T.E. di entrambi i binari fra S.Benedetto e Vernio, compreso il pozzo di alimentazione dalla località di Ca' di Landino, dovrà essere effettuata dall'agente della Manutenzione Impianti Elettrici (I.E.) intervenuto, previa autorizzazione del Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) che potrà concedere dopo aver acquisito la certezza che tutti i treni hanno liberato la tratta S.Benedetto-Vernio (fatta eccezione per il treno o i treni coinvolti nell'incidente e che non possono uscire in maniera autonoma), compresa l'eventuale retrocessione di quelli non direttamente coinvolti.

Perfezionata la disalimentazione ed applicati i fioretti di messa a terra, l'agente della manutenzione I.E. ne darà conferma registrata al D.C.O. e al Referente R.F.I. cui compete l'autorizzazione ai VV.F. ad entrare in galleria con il convoglio soccorso.

In assenza dell'agente della manutenzione, il D.C.O. richiederà d'iniziativa la disalimentazione della linea di contatto di entrambi i binari Vernio, S. Benedetto V.S. e del pozzo di alimentazione dalla località Ca' di Landino. In tal caso l'applicazione dei fioretti di messa a terra può essere chiesta dal D.C.O, una volta avuta conferma dal Dirigente Operativo Trazione Elettrica (D.O.T.E.), anche al P.d.M. di un treno fermo nella zona T.E disalimentata.

Dal momento in cui il D.O.T.E. avrà eseguito le manovre di disalimentazione della galleria, la circolazione nelle stazioni di S.Benedetto e di Vernio resterà inibita a mezzi con trazione elettrica.

Si evidenzia che in per l'ingresso dei mezzi di soccorso dei VV.F. in galleria è sempre necessaria la disalimentazione di entrambi i binari e del pozzo di alimentazione dalla località Ca' di Landino

### **3. Centro Operativo Misto (COM)**

Il Centro Operativo Misto (COM) è ubicato nella sede della Comunità Montana "Val Bisenzio", in Via Val Bisenzio n. 305 fino a quando non sarà operativo il locale di proprietà della medesima Comunità montana, sito in Via di Custozi.

### **4. Area di Triage. Posto Medico Avanzato (PMA)**

La banchina appositamente predisposta dalla RFI nelle immediate vicinanze dell'imbocco della galleria verrà adibito a Posto Medico Avanzato (PMA). E' dotato di impianti telefonici con collegamenti RFI e Telecom.

Il PMA, se necessario, verrà allestito anche nell'area verde vicina al piazzale al di là della rete di recinzione della proprietà della RFI.

E' dunque preferibile adottare la soluzione di una chiusura parziale della ex S.S. 325, che consenta di mantenere fluido il traffico all'interno del tratto di arteria stradale suindicata, interessato al transito dei mezzi di soccorso.

L'itinerario che i mezzi di soccorso dovranno percorrere è il seguente:

- Stazione di Vernio
- Viale Fratelli Cervi
- Viale Nam Dinh
- Via Galcianese
- Via Marco Roncioni
- Via J.P.Monnet
- Via Cavour
- Ospedale di Prato

Gli itinerari alternativi sono i seguenti:

- il traffico da Prato diretto nella provincia di Bologna viene dirottato verso la A/11 – A/1;
- il traffico da Montepiano diretto a Prato viene dirottato verso la A/1;
- Il traffico verso i Comuni della Vallata viene deviato sull'itinerario alternativo della Via di Cantagallo e, attraverso i punti di controllo di primo livello (colore blu), rientra sulla ex S.S. 325, in prossimità delle rispettive località di residenza. Le modalità di regolamentazione del traffico e di vigilanza degli ingressi nella ex S.S. 325 sono riportate nella cartografia di seguito riportata, dove vengono individuati i punti di chiusura, punti di controllo di primo livello e secondo livello, nonché le disposizioni operative a cui si deve attenere il personale impiegato;
- L'itinerario dei mezzi di soccorso viene protetto anche all'interno del Comune di Prato, a cura della Polizia Municipale di Prato;
- Il tratto della ex S.S. 325 da S. Lucia (PO) alla stazione ferroviaria di Cantagallo viene presidiato da pattuglie della Polizia stradale per garantire il rispetto dei divieti e delle limitazioni nonché per far percorrere in modo più spedito i mezzi di soccorso.

Il traffico sarà vietato sulla ex S.S. 325 alle seguenti tipologie di veicoli, il cui transito provocherebbe turbativa alla circolazione:

- Autocarri di massa complessiva a pieno carico superiori a 3,5 t;
- Trattori agricoli;
- Autobus ad eccezione dei mezzi dell'Azienda di trasporto pubblico locale e di altre Società di trasporto di persone, debitamente autorizzati dall'Ufficio Territoriale del Governo, che

dovranno sostare nei punti di fermata eccezionale di seguito riportati (vedasi par. 2.1.4) ;

- Cicloamatori, ciclomotori e simili

Il Magg. Pantano suggerisce di togliere l'Arma dei Carabinieri dall'elenco delle Forze di Polizia incaricate di presidiare il punto di chiusura al traffico n. 1 – Prato – S. Lucia, tenuto conto che già detto punto è vigilato da Polizia di Stato e Polizia Municipale e di limitare il presidio dei Carabinieri ai punti di chiusura nn.3 e 4.

### 9.1.1. Limitazioni del traffico

#### A) Punti di chiusura della circolazione stradale (COLORE ROSSO)

Sono i punti della viabilità in cui viene interrotta la circolazione stradale:

##### 1. Prato - Santa Lucia – direzione verso Nord

Ubicazione: Via Bologna incrocio viale F.lli Cervi;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Prato, P.S., C.C.;

Segnaletica: Comune di Prato;

Obiettivo: impedire ai veicoli non di soccorso l'accesso alla ex S.S. 325 in direzione nord;

Modalità del servizio:

- deflusso del traffico proveniente da nord;
- il traffico locale viene deviato sulla via Bologna e sul viale F.lli Cervi;
- il traffico diretto alle località della vallata viene deviato sul viale F.lli Cervi, via 7 Marzo e via Cantagallo – direzione Schignano – ad eccezione dei pullman e dei mezzi di servizio autorizzati;
- il traffico diretto in località dell'Appennino e/o del bolognese viene deviato verso l'Autostrada A11 – A1.

##### 2. Vernio San Quirico – diramazione per Sant'Ippolito

Ubic

azione: Ex S.S. 325 incrocio Via di Sant'Ippolito;

Pattugliamento: Polizia Provinciale;

Segnaletica: Comune di Vernio;

Obiettivo: impedire ai veicoli non di soccorso l'accesso alla ex S.S. 325 in direzione nord;

Modalità del servizio:

- il traffico sulla ex S.S. 325 viene bloccato ad eccezione dei pullman e dei mezzi di servizio autorizzati;
- il traffico proveniente da sud viene bloccato e diretto nuovamente indietro (i mezzi saranno parcheggiati a sud della deviazione).

### 3. Vernio – diramazione per Cantagallo

Ubicazione: Ex S.S. 325 incrocio via di Cavarzano (ex S.S. 104)

Pattugliamento: Arma dei Carabinieri;

Segnaletica: Comune di Vernio;

Obiettivo: impedire ai veicoli non di soccorso l'accesso alla ex S.S. 325;

Modalità del servizio:

- deflusso del traffico proveniente dalla ex S.S. 325 verso Cantagallo
- il traffico viene bloccato ad eccezione dei pullman e dei mezzi di servizio autorizzati (i mezzi saranno parcheggiati ad ovest del blocco);
- il traffico diretto alle località della vallata e della piana Firenze – Prato – Pistoia viene deviato sull'itinerario alternativo verso Migliana, Schignano;

### 4. Vernio – all'altezza della deviazione per il campo sportivo lato nord

Ubicazione: Ex S.S. 325 incrocio via di Fabiana;

Pattugliamento: Arma dei Carabinieri;

Segnaletica: Comune di Vernio;

Obiettivo: impedire l'accesso ai veicoli non di soccorso sulla ex S.S. 325 in direzione sud;

Modalità del servizio:

- deflusso del traffico proveniente dalla ex S.S. 325 verso nord;
- il traffico viene bloccato ad eccezione dei pullman e dei mezzi di servizio autorizzati;
- il traffico diretto alle località della vallata e della piana Firenze – Prato - Pistoia viene deviato verso l'Autostrada A1.

## **B) Punti di filtro della circolazione stradale di 1° livello (COLORE BLU)**

Sono punti della viabilità da presidiare con tempestività al fine di garantire le deviazioni e la chiusura al traffico della ex S.S. 325

### A sud della chiusura di Prato

#### 1. Prato – viale Galilei

Ubicazione: via Bologna incrocio viale Galilei;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Prato;

Segnaletica: Comune di Prato;

Obiettivo: consentire l'accesso sulla via Bologna ai soli residenti della zona fino a punto di chiusura n. 1;

Modalità del servizio:

- deflusso del traffico proveniente da nord;
- il traffico locale viene deviato sulla via Bologna e su via Badiani, viale F.Ili Cervi;
- il traffico diretto alle località della vallata viene deviato su via Badiani, viale F.Ili Cervi, via Cantagallo – direzione Schignano – ad eccezione dei pullman e dei mezzi di servizio autorizzati;
- il traffico diretto in località dell'Appennino e/o della provincia di Bologna viene deviato verso l'Autostrada A11 e poi A1.

2. Prato – viale F.Ili Cervi rotonda Via Badiani

Ubicazione: viale F.Ili Cervi incrocio via Badiani;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Prato;

Segnaletica: Comune di Prato;

Obiettivo: consentire l'accesso sul viale F.Ili Cervi ai soli residenti della zona fino a punto di chiusura n. 1.

Modalità del servizio:

- deflusso del traffico proveniente da nord;
- il traffico locale viene deviato sulla via Badiani e su viale F.Ili Cervi;
- il traffico diretto alle località della vallata viene deviato sul viale F.Ili Cervi, via Cantagallo – direzione Schignano – ad eccezione dei pullman e dei mezzi di servizio autorizzati;
- il traffico diretto in località dell'Appennino e/o della provincia di Bologna viene deviato verso l'Autostrada A1 e poi A11;

3. Prato – viale F.Ili Cervi rotonda via Cantagallo

Ubicazione: viale F.Ili Cervi incrocio via Cantagallo;

Pattuglie: Polizia Municipale di Prato;

Segnaletica: Comune di Prato;

Obiettivo: consentire l'accesso sul viale F.Ili Cervi ai soli residenti della zona fino a punto di chiusura n. 1;

Modalità del servizio:

- deflusso del traffico proveniente da nord;
- il traffico locale viene diretto sul viale F.Ili Cervi;
- il traffico diretto alle località della vallata viene deviato su via Cantagallo – direzione Schignano – ad eccezione dei pullman e dei mezzi di servizio autorizzati;
- il traffico diretto in località dell'Appennino e/o della provincia di Bologna viene deviato verso l'Autostrada A11 e poi A1.

#### 4. Vaiano - Schignano

Ubicazione: incrocio Via di Schignano (per Vaiano);

Pattugliamento: Polizia Municipale di Vaiano;

Segnaletica: Comune di Vaiano;

Obiettivo: consentire l'accesso alla strada che collega la ex S.S. 325 ai soli residenti della zona e di Vaiano.

Modalità del servizio:

- dare indicazioni sull'itinerario;
- il traffico diretto alle località della vallata a nord di Vaiano viene fatto proseguire verso Migliana;
- il traffico diretto a Prato ed alle località della vallata a sud di Vaiano viene fatto proseguire verso La Collina di Prato.

#### 5. Cantagallo - Migliana

Ubicazione: Via di Schignano incrocio via di Migliana (per Usella)

Pattugliamento: Polizia Municipale di Cantagallo

Segnaletica: Comune di Cantagallo

Obiettivo: consentire l'accesso alla strada che collega la ex S.S. 325 ai soli residenti della zona e degli abitati di Fabbro, Usella, Carmignanello e Cerbaia (La Strada).

Modalità del servizio:

- dare indicazioni sull'itinerario;
- il traffico diretto alle località della vallata a nord delle località suddette viene fatto proseguire verso Ponte di Bisenzio;
- il traffico diretto a Prato ed alle località della vallata a sud viene fatto proseguire verso Vaiano - Schignano;

#### 6. Cantagallo – Ponte di Bisenzio

Ubicazione: S.P. Vernio-Cantagallo incrocio via Ponte della Villa, Toponi – Lago Verde - (per Sant'Ippolito di Vernio)

Pattugliamento: Polizia Municipale di Cantagallo/ Corpo Forestale dello Stato;

Segnaletica: Comune di Cantagallo.

Obiettivo:

- consentire l'accesso alla strada che collega la ex S.S. 325 ai soli residenti della zona e degli abitati della Dogana, di Terrigoli, di Mercatale;
- consentire l'accesso alla strada che collega la ex S.S. 325 a Vernio ai soli residenti della zona e degli abitati di Luicciana, Cantagallo, Cavarzano e San Quirico;

Modalità del servizio:

- dare indicazioni sull'itinerario;

- il traffico diretto a Prato ed alle località della vallata a sud viene fatto proseguire verso Migliana;

#### A nord della chiusura di Vernio

##### 7. Vernio – Montepiano

Ubicazione: Ex S.S. 325 incrocio via di Risubbiani (per Barberino del Mugello);

Pattugliamento: Polizia Municipale di Vernio;

Segnaletica: Comune di Vernio;

Obiettivo:

- consentire l'accesso alla ex S.S. 325 ai soli residenti della zona fino al punto di chiusura n. 2 di Vernio San Quirico;

Modalità del servizio:

- deflusso del traffico proveniente da sud;
- consentire l'accesso ai soli residenti della zona e degli abitati a nord del punto di chiusura n. 2 di Vernio San Quirico;
- il traffico diretto alle località della vallata a sud di San Quirico e dell'area Firenze - Prato – Pistoia viene deviato verso l'Autostrada A1;

#### **C) Punti di filtro della circolazione stradale di 2° livello (COLORE VERDE)**

Sono punti della viabilità all'intersezione degli itinerari alternativi al fine di regolamentare l'accesso dei mezzi sulla ex S.S. 325.

#### A sud della chiusura di Prato

##### 1. Prato – Canneto

Ubicazione: Via di Canneto angolo via del Guado a Santa Lucia

Pattugliamento: Polizia Municipale di Prato;

Segnaletica: Comune di Prato;

Obiettivo: consentire l'accesso sulla via di Canneto ai soli residenti degli abitati di La Foresta, Gamberame, Faltignano, La Briglia;

Modalità del servizio:

- a. deflusso del traffico proveniente da nord;
- b. il traffico locale viene rimandato indietro;
- c. il traffico diretto alle località della vallata viene deviato sulla via Bologna, via Cantagallo – direzione Schignano;
- d. il traffico diretto in località dell'Appennino e/o del bolognese viene deviato verso l'Autostrada A1 attraverso il viale Galilei.

Nell'itinerario alternativo: Prato, Schignano, Migliana, La Dogana e Vernio

2. Prato – La Collina

Ubicazione: in località Collina, via Cantagallo incrocio via della Collina;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Prato;

Segnaletica: Comune di Prato;

Obiettivo: consentire l'accesso alla strada che collega la ex S.S. 325 ai soli residenti della zona dal punto di chiusura 1 a La Briglia.

Modalità del servizio:

- dare indicazioni sull'itinerario;
- il traffico diretto alle località della vallata viene fatto proseguire verso Schignano;
- il traffico diretto a Prato viene fatto proseguire verso Figline.

Nel tratto di chiusura tra Prato e Vernio

3. Vaiano - La Foresta

Ubicazione: Ex S.S. n° 325 angolo via di Faltugnano;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Vaiano e/o Associazioni di volontariato;

Segnaletica: Comune di Vaiano;

Obiettivo: regolamentare l'accesso sulla ex S.S. 325 al fine di evitare code o intasamenti sulla medesima e garantire la viabilità prioritaria dei mezzi di soccorso.

Modalità del servizio:

- a. deflusso del traffico proveniente dalla ex S.S. 325 verso l'itinerario alternativo;
- b. regolamentare l'immissione dei mezzi sulla strada suddetta.

4. Vaiano - La Briglia

Ubicazione: Ex S.S. 325 angolo strada interna;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Vaiano e/o Associazioni di volontariato;

Segnaletica: Comune di Vaiano;

Obiettivo: regolamentare l'accesso sulla ex S.S. 325, al fine di evitare code sulla medesima, per garantire la viabilità prioritaria dei mezzi di soccorso.

Modalità del servizio:

- a. deflusso del traffico proveniente dalla ex S.S. 325 verso l'itinerario alternativo;
- b. regolamentare l'immissione dei mezzi sulla strada suddetta.

5. Vaiano – L'Isola

Obiettivo: regolamentare l'accesso sulla ex S.S. 325, al fine di evitare code sulla medesima, per garantire la viabilità prioritaria dei mezzi di soccorso.

Modalità del servizio:

- a. deflusso del traffico proveniente dalla ex S.S. 325 verso l'itinerario alternativo per Montecuccoli;
- b. regolamentare l'immissione dei mezzi sulla strada suddetta.

#### A nord della chiusura di Vernio

##### 9. Vernio – parcheggio sorgente

Ubicazione: Ex S.S. n° 325 della Stazione;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Vernio e/o Associazioni di volontariato;

Segnaletica: Comune di Vernio;

Obiettivo: dare informazioni sulla chiusura della Ex S.S. 325 a Vernio;

Modalità del servizio:

- a. deflusso del traffico proveniente da sud;
- b. consentire l'accesso ai soli residenti della zona e degli abitati a nord del punto di blocco n. 4 di Vernio;
- c. il traffico diretto alle località della vallata a sud di San Quirico e dell'area Firenze - Prato – Pistoia viene deviato verso Montepiano e quindi per l'Autostrada A1.

##### 10. Vernio – Montepiano diramazione per Badia

Ubicazione: Ex S.S. n° 325 angolo via della Repubblica;

Pattugliamento: Polizia Municipale di Vernio e/o Associazioni di volontariato – Misericordia di Montepiano;

Segnaletica: Comune di Vernio;

Obiettivo: dare informazioni sulla chiusura della ex S.S. 325 a Vernio;

Modalità del servizio:

- a. deflusso del traffico proveniente da sud;
- b. consentire l'accesso ai soli residenti della zona e degli abitati a nord del punto di blocco n. 4 di Vernio;
- c. il traffico diretto alle località della vallata a sud di San Quirico e dell'area Firenze - Prato – Pistoia viene deviato verso nord e quindi per l'Autostrada A1.

#### **D. Punti di filtro di circolazione stradale dei mezzi di soccorso (COLORE VIOLA)**

##### 1. Ex S.S. 325 - Parcheggio antistante il distretto sanitario di Vaiano

Ubicazione: ex S.S. 325 parcheggio antistante il distretto sanitario di Vaiano;

Pattugliamento: Guardia di Finanza;

Segnaletica: Comune di Prato;

Obiettivo: smistamento mezzi di soccorso;

Modalità: deflusso del traffico dei mezzi di soccorso.

Per agevolare la massima accessibilità dei mezzi di soccorso alla zona ospedaliera di Prato ed al Comando provinciale dei Vigili del Fuoco dovranno essere presidiati, a cura della Polizia municipale di Prato, gli incroci sul seguente itinerario:

- viale F.lli Cervi incrocio via 7 marzo
- viale F.lli Cervi - viale Nam Dinh incrocio via Montalese
- via Nam Dinh incrocio via Galcianese
- via M. Roncioni incrocio Via J.P.Monnet
- via J. P. Monnet incrocio via Cavour
- via Cavour – Ospedale
- via S. Allende incrocio Via Cava

#### 9.1.2 Cartografia

Si veda allegato 1.

#### 9.1.3. Elenco delle fermate eccezionali dei mezzi di trasporto persone

Le fermate eccezionali – autorizzate dall'Amministrazione provinciale e debitamente segnalate - sono attrezzate con piazzole adatte per la manovra nei casi di emergenza

*Direzione Prato-Vaiano-Vernio*

Via	n.	Località	Metri
Buricchi -		VAIANO Angolo Via di Sofignano	
Val Bisenzio	238	VAIANO	0,400
Braga	15	VAIANO di fronte al presidio sanitario	0,600
Val Bisenzio F222	35	CANTAGALLO Fabbro di fronte al Circolo	1,600
Val Bisenzio F155	38	CANTAGALLO Campo sportivo	1,200
Val Bisenzio F178	42	CANTAGALLO Carmignanello di fronte	

		alla Scuola	1,700
Val Bisenzio F359	54	VERNIO Angolo Via Stazione	6,000
Val Bisenzio	57	VERNIO Garage Cap	0,800

*Direzione Vaiano-Vernio- Prato*

<b>Via</b>	<b>n.</b>	<b>Località</b>	<b>Metri</b>
Val Bisenzio F 46	110	VERNIO Garage Cap	
Val Bisenzio	347	CANTAGALLO Rocca Cerbaia	6,000
Val Bisenzio	130	CANTAGALLO Usella	3,200
Bologna	2369	PRATO Villa Leonetti	8,300

**9.1.4 Presenza dei giornalisti e parcheggio degli automezzi**

I giornalisti svolgeranno la loro attività nella sede della Comunità Montana "Val Bisenzio", in via Val Bisenzio n.305 – ovvero nella vicina sede di "Radio Insieme" – nel Comune di Vernio. Gli automezzi dei giornalisti stessi hanno collocazione in Piazza 1°Maggio.

## **PARTE TERZA**

### **MODELLO DI INTERVENTO**

#### **1. Attivazione**

Al momento in cui si verifica uno degli scenari previsti nel presente manuale senza possibilità di preannuncio, la procedura di allertamento si articola nelle seguenti fasi:

1. Il Dirigente Centrale Operativo (DCO) o in alternativa il Dirigente Coordinatore Movimento (DCM) di RFI avverte tempestivamente i V.V.F., la Centrale Operativa 118 e la Polfer;
2. Ciascuna delle strutture – sia di Prato che di Bologna – che riceve l'avviso del DCO DCM di RFI avverte altresì l'omologa struttura, di Prato o di Bologna
3. La Polfer avverte l'Ufficio Territoriale del Governo e l'Autorità giudiziaria;
4. L'UTG avverte la Polizia di Stato, i Carabinieri, il Corpo Forestale dello Stato, la Polizia stradale, l'Amministrazione Provinciale e i Comuni di Prato, Vaiano, Cantagallo, Vernio nonché l'ARPAT per valutare l'entità dell'incidente rispetto agli effetti sull'ambiente.

#### **1.1.Vigili del Fuoco**

Caricamento dei mezzi dei VVF e norme per l'ingresso del convoglio soccorso in galleria.

I VV.F., giunti sul posto, potranno provvedere al caricamento dei propri mezzi sul convoglio soccorso anche in assenza del personale RFI che, comunque raggiungerà il posto entro un'ora dalla notizia dell'evento, qualora fuori dall'orario di presenziamento delle zone e/o tronchi. Per l'ingresso al piazzale i VV.F. utilizzeranno le chiavi in loro possesso per l'apertura del cancello d'ingresso; i VV.F., nell'eseguire le operazioni, devono adottare ogni cautela al fine di evitare frenate improvvise o urti onde evitare lo spostamento accidentale dei carri anche se immobilizzati.

Il Funzionario VVF che assume le funzioni di Responsabile delle operazioni di soccorso (ROS), per entrare in galleria ed iniziare le operazioni, deve aver ricevuto l'autorizzazione scritta dal Referente RFI direttamente o tramite il ROS presente nell'altro imbocco. Contestualmente prende accordi con il responsabile della Centrale operativa 118 per valutare la possibilità di un intervento congiunto.

Terminata la fase di soccorso urgente e le operazioni di competenza dei VVF, il ROS dovrà darne comunicazione scritta al

Referente RFI, previa conferma da parte del coordinatore della Centrale Operativa 118, dell'uscita di tutto il personale impiegato in galleria, come da facsimile riportato (Mod.2)

Il convoglio soccorso dovrà essere scortato almeno da due agenti RFI: uno addetto alla condotta dell'automotore ed uno alla scorta che dovrà prendere posto in testa al convoglio con il compito di arrestare il convoglio in caso di necessità azionando la valvola portatile di frenatura.

### **1.2. Personale RFI**

Il personale RFI, appena giunto sul posto, dovrà immediatamente provvedere alla messa in moto dell'automotore ed al caricamento di:

- mezzi di autoprotezione già predisposti;
- 4 dispositivi di corto circuito;
- 2 radiotelefoni operanti in gamma UHF che consentono di comunicare con le posizioni fisse situate una sulla piazzola di servizio e una in stazione, da posizionare sulla macchina di manovra del convoglio e una sul pianale esterno del convoglio.

Il Referente RFI, giunto sul posto, dovrà accertarsi che tutte le attrezzature previste siano caricate sul convoglio soccorso.

Il Referente RFI avuta conferma scritta di disalimentazione a della linea di contatto che delle altre linee di alimentazione in galleria, dall'agente della manutenzione Trazione Elettrica (T.E.) o dal Dirigente Centrale Operativo (DCO), provvederà, previo nulla osta dello stesso DCO ad autorizzare l'ingresso dei VVF in galleria con il convoglio soccorso, utilizzando un Modulo M.40 (Mod.2), il cui facsimile è riportato di seguito.

### **1.3. Centrale operativa 118**

La Centrale operativa 118, ricevuta la chiamata, invia tutti i mezzi di soccorso sanitari resi necessari dall'emergenza ed attiva tutte le risorse territoriali di soccorso disponibili sulla base di protocolli interni.

Valuta con il Responsabile delle operazioni di soccorso (ROS) l'eventuale intervento congiunto in galleria.

Provvede ad allertare le idonee strutture ospedaliere secondo il proprio piano di accettazione ed eventualmente coordinandosi con i piani operativi dei 118 limitrofi.

Istituisce nell'area di triage un Posto Medico Avanzato (PMA) per il soccorso immediato ai feriti e per la valutazione degli effetti dell'incidente secondo i dettami della medicina delle catastrofi.

Attiva il distretto sanitario di Vaiano.

Cura, in concorso con la ASL e i Comuni interessati, gli aspetti medico legali connessi all'eventuale recupero delle salme.

Il Dipartimento di Sanità Pubblica provvede a valutare il rischio di esposizione della popolazione e a proporre misure di carattere sanitario

da adottare nel caso in cui l'incidente coinvolga treno merci con materie pericolose.

Per la pianificazione di emergenza si veda l'allegato piano operativo di intervento (Allegato 2)

#### **1.4. Ufficio Territoriale del Governo**

L'U.T.G., avuta la notizia della gravità dell'incidente, informa la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile, il Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Soccorso Pubblico e Difesa civile ed il Presidente della Regione Toscana e predispone le attivazioni di cui al piano provinciale di protezione civile.

Istituisce un Centro Operativo Misto (COM) presso la sede della Comunità Montana "Val Bisenzio", sita in Via Val di Bisenzio n. 305, costituita dai seguenti componenti:

- Presidente dell'Amministrazione provinciale di Prato o suo rappresentante;
- Sindaco del Comune di Prato o suo rappresentante
- Sindaco del Comune di Vernio o suo rappresentante
- Sindaco del Comune di Vaiano o suo rappresentante
- Sindaco del Comune di Cantagallo o suo rappresentante
- Rappresentanti delle Forze dell'Ordine - Questura, Comando provinciale dei Carabinieri, Guardia di Finanza
- Rappresentante del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco
- Rappresentante della Centrale operativa 118
- Rappresentante della Rete Ferroviaria Italiana (RFI)
- Altri rappresentanti di Enti che dovessero essere necessari.

Il COM espletterà il coordinamento mantenendosi in contatto con i responsabili del soccorso tecnico urgente in galleria e con il Centro operativo provinciale e comunale di protezione civile.

L'UTG garantirà le informazioni da fornire ai mass-media circa l'evolversi della situazione, avvalendosi del ROS e del RFI.

#### **1.5. Polizia Ferroviaria**

Istituisce nella sala d'attesa della Stazione ferroviaria di Vernio il punto di censimento di tutte le persone coinvolte dall'incidente al fine di aggiornare in tempo reale la situazione.

#### **1.6. Amministrazione provinciale di Prato**

Attiva immediatamente la propria struttura di protezione civile.

La polizia provinciale collabora con la polizia municipale per presidiare ai punti di chiusura della circolazione stradale.

### **1.7. Comuni di Prato, Vernio, Vaiano, Cantagallo**

Il Sindaco del Comune di Prato e i Sindaci dei Comuni di Vernio, Cantagallo e Vaiano attivano direttamente le rispettive sale operative di protezione civile<sup>1</sup>, la polizia municipale per i servizi di controllo dell'accesso e della viabilità ordinaria in coordinamento con la Polizia stradale. Detti Comuni attivano anche i servizi sociali e le associazioni di volontariato per l'organizzazione della prima assistenza alle persone incolumi ed ai parenti in attesa di informazioni nei punti a ciò deputati.

### **1.8. Rete Ferroviaria Italiana/Impresa di trasporto**

Fornisce supporto ai responsabili del soccorso tecnico urgente ed affianca il Prefetto nel fornire le informazioni ai mass media. Istituisce i servizi di trasporto alternativi per i viaggiatori incolumi nonché per i viaggiatori a terra presso le altre stazioni ferroviarie della provincia.

### **1.9. Sezione della Polizia Stradale**

Ricevuta la notizia dell'incidente, organizza il blocco degli accessi e coordina ogni intervento o misura che coinvolga la viabilità stradale ed autostradale, regolando il flusso dei soccorritori in concorso con le Forze dell'ordine e la Polizia Municipale.

### **1.10. Questura**

Tenuto conto del ruolo del Questore quale delineato nella legge n.121/1981,-coordinamento delle Forze di Polizia in compiti di ordine e sicurezza Pubblica - la Questura coordina il servizio di vigilanza a tutela dell'ordine pubblico. La Questura garantisce inoltre il controllo al punto di chiusura della circolazione stradale n. 1

### **1.11. Comando provinciale dell'Arma dei Carabinieri**

Il Comando provinciale dell'Arma dei Carabinieri, in collaborazione con le altre Forze di Polizia, garantisce i servizi di vigilanza a tutela dell'ordine pubblico e il controllo al posto di chiusura della circolazione stradale n. 3 e 4

### **1.12. Comando provinciale della Guardia di Finanza**

Il Comando provinciale della Guardia di Finanza, in collaborazione con le altre Forze di Polizia, garantisce i servizi di vigilanza a tutela dell'ordine pubblico e di controllo al punto di filtro di circolazione stradale dei mezzi di soccorso.

---

<sup>1</sup> I tre Comuni della *cd. Vallata* si avvarranno, in base alla convenzione datata 9 aprile 2003, della Comunità Montana.

### **1.13. Coordinamento provinciale del Corpo Forestale dello Stato**

Il Coordinamento provinciale del Corpo Forestale dello Stato, in collaborazione con le altre Forze di Polizia, garantisce i servizi di vigilanza a tutela dell'ordine pubblico e di controllo del punto di filtro di circolazione stradale di 1° livello n. 6.

### **1.14. Arpat**

Ricevuta la chiamata dall'UTG, provvede:

- alla verifica dell'incidente in termini di effetti sull'ambiente mediante prelievo di campioni di aria, acqua, terreno
- a supportare tecnicamente le Autorità presenti per le decisioni da assumersi al fine di contenere e/o sospendere l'inquinamento dopo un incidente e far intervenire aziende pubbliche o private per limitare i danni prodotti da un incidente rilevante.

### **1.15. Enel e Telecom**

Qualora sia necessario, provvedono al ripristino al potenziamento dei servizi che gestiscono o all'attivazione di utenze telefoniche dedicate comprese le unità mobili.

**ALLEGATO 1**

**CARTOGRAFIA**

MOD .1

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.

Mod. 40 (normale) n.

Stazione di \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / (timbro)

Nel confermare la disalimentazione della linea di contatto di entrambi i binari nella tratta Vernio - S. Benedetto e della altre linee di alimentazione elettrica della galleria ad eccezione di quelle alimentanti le lampade d'emergenza (fornite da piccoli inverter ubicati in contenitori situati in nicchia ed alimentanti da batterie), si autorizza l'ingresso in galleria lato \_\_\_\_\_ con convoglio soccorso per operazioni di vostra competenza.

Ore \_\_\_\_\_

IL RESPONSABILE V.V.F. ROS

\_\_\_\_\_

IL REFERENTE RFI

\_\_\_\_\_

	centralino Questura PO 05745555
POLFER	057423301
POLIZIA STRADALE	057461451