

## QUESITO 8

***Integrare il SIA con il piano di gestione delle emergenze (incidenti, sostanze pericolose, incendi, etc.) nella fase di esercizio, e con gli accorgimenti previsti per evitare l'inquinamento dei corpi idrici da sversamenti accidentali.***

### **Risposta al quesito 8**

Il Piano Generale di Emergenza dovrà essere predisposto, a cura delle Autorità locali competenti (Prefettura) e d'intesa con tutti i soggetti coinvolti nelle attività (Protezione Civile, VV.F., R.F.I. quale Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, ecc.), contestualmente alla messa in esercizio della infrastruttura ferroviaria e sulla scorta degli scenari di rischio ipotizzati.

L'obiettivo primario è quello di individuare le procedure operative che consentano in funzione di scenari incidentali di riferimento, le più efficaci azioni di contrasto alle situazioni di emergenza ed in particolare il salvataggio delle persone coinvolte dall'evento incidentale.

Tale documento costituisce, per un'infrastruttura complessa ferroviaria come quella d'interesse che comprende un tracciato caratterizzato da lunghi tratti in galleria naturale profonda, uno strumento indispensabile per un'efficace opera di soccorso.

Il Piano Generale di Emergenza è costituito sostanzialmente dai seguenti argomenti:

- 1) Individuazione chiara e precisa di obiettivi e finalità.
- 2) Definizione degli scenari di riferimento anche in relazione alle realtà locali.
- 3) Enti e strutture competenti.
- 4) Risorse disponibili e banche dati.
- 5) Procedure di attivazione del piano di emergenza.
- 6) Gestione del piano di emergenza
- 7) Comunicazioni ed aggiornamento dei numeri telefonici e dei nominativi dei responsabili di settore.

Il piano deve essere completo, flessibile, aggiornato ed operativo e dovrà avere una struttura uniforme e di facile consultazione.

Le procedure stabilite nel Piano dovranno fornire un valido supporto decisionale per affrontare qualsiasi combinazione di situazioni di emergenza.

Il personale responsabile dell'attivazione del piano deve essere messo in condizione di conoscerlo perfettamente anche attraverso fasi specifiche di addestramento.

Di rilevante importanza è il richiamo all'interno del piano di emergenza, dei ruoli e delle competenze dei singoli attori (Enti, Amministrazioni, ecc.).

Da parte delle Autorità competenti saranno pertanto pianificate una serie di esercitazioni congiunte secondo una cadenza stabilita.

Ogni soggetto chiamato ad operare in caso di emergenza predisporrà, in relazione alla complessità dei problemi e delle situazioni possibili e per le attività di propria competenza uno specifico Piano di Emergenza Interno che dovrà risultare congruo ed integrato con quello generale e con gli altri Piani Interni, costituendo esso stesso un allegato sostanziale al Piano Generale di Emergenza.

In particolare, anche gli itinerari di accesso, ovvero il complesso di strade pubbliche e private che collega i vari distaccamenti VV.F. alla infrastruttura ferroviaria, andranno verificati dalla Prefettura nell'ambito della definizione del Piano Generale di Emergenza.

Nel Piano Generale di Emergenza dovranno essere monitorati, in sede di esercitazione, i tempi necessari al raggiungimento del sito d'interesse da parte delle squadre di soccorso così da avere cognizione delle reali possibilità di intervento.

Ogni modifica apportata al Piano Generale di Emergenza e/o ai singoli Piani Interni dovrà essere autorizzata dall'Autorità competente e ne dovrà essere verificata la congruità e curata la diffusione dell'aggiornamento.

In particolare, in merito alle gallerie, coerentemente con quanto previsto dal DM 28/10/2005 "Sicurezza nelle Gallerie Ferroviarie" (requisito minimo 3.3.1 Piani di emergenza e soccorso: "*Il piano di emergenza deve essere predisposto fin dalla fase della progettazione*") e dalla Comunicazione Operativa n.273/RFI dell'01/12/2010 "*Compiti e responsabilità all'interno di RFI per la sicurezza delle gallerie ferroviarie*", nelle successive fasi progettuali verrà predisposto il "Piano di emergenza interno RFI" con riferimento alle "Linee guida per la redazione del Piano di Emergenza Interno" – RFI DTC INC LG IFS 009 A Ed. Marzo 2011.

Nel Piano, per la gestione delle situazioni di emergenza che coinvolgono la galleria, saranno trattate sostanzialmente le seguenti tematiche:

- struttura organizzativa dell'emergenza
- scenari incidentali di riferimento
- procedure operative
- schede sintetiche informative

Peraltro, il suddetto Piano deriverà da uno "Schema di Piano di emergenza interno" che sarà parte integrante della Documentazione di Sicurezza, così come previsto nel capitolo 7 dell'Allegato IV del DM 28/10/2005, che il Gestore dell'Infrastruttura dovrà sottoporre alla Commissione di Sicurezza (art. 8 del DM 28/10/2005) per il necessario parere di competenza.

Inoltre, con riferimento alla gestione delle sostanze pericolose in galleria, per le gallerie lunghe della tratta, è previsto un sistema di drenaggio e sollevamento dei liquidi pericolosi, per il trattamento di eventuali liquidi acidi/corrosivi provenienti dalla sede ferroviaria a seguito di rovesciamento di cisterne. (Rif. PROGETTO PRELIMINARE -NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA – TRIESTE, TRATTA RONCHI – TRIESTE:

- “Relazione preliminare di sicurezza della tratta” L344 00 R 04 RG SC 00 04 001 A;
- “Relazione descrittiva impianti safety, security e tecnologici” L344 00 R 17 RO IT0000 001 A;
- “Gallerie di linea e Gallerie di interconnessione di Aurisina . Sezioni tipo di intradosso.” L344 00 R 07 WB GN0000 001 A;
- “Relazione tecnica opere in sotterraneo” L344 00 R 07 RG GN0000 001 A).

In particolare, l’impianto si svilupperà lungo entrambe le canne delle gallerie monopendenti e di lunghezza complessiva maggiore di 5 km e avrà la funzione di intercettare le acque contaminate (liquidi provenienti da eventi anomali ed acque antincendio) per deviarle verso le vasche di ritenuta tramite condotti e sifoni.

Infatti, il sistema di raccolta prevede la realizzazione di un collettore di raccolta longitudinale e di una serie di pozzetti con sistema di sifone frangi fiamma.

I liquidi saranno convogliati in opportuni pozzetti e trasportati per gravità all’interno del collettore, fino alle vasche di raccolta.

All’interno dei pozzetti sifonati sarà garantito un certo livello di acqua per evitare che l’incendio si propaghi lungo tutta la lunghezza della galleria; le vasche di raccolta, rivestite da opportuni materiali che ne assicurano la resistenza termo - chimica, saranno dotate di impianti e dispositivi antideflagranti.

Il corretto funzionamento del sistema di drenaggio sarà assicurato dall’immissione ciclica di acqua di lavaggio, necessaria a mantenere pulito il collettore ed a riempire i suddetti pozzetti.

Le vasche di raccolta saranno dimensionate in modo tale da contenere la totalità dei liquidi del carro – cisterna di maggiori dimensioni, delle acque antincendio e dell’acqua di lavaggio.

Nella vasca di raccolta saranno contenuti i liquidi pericolosi raccolti fino all’arrivo di un apposito carro cisterna che provvederà allo svuotamento delle vasche.

Per i tratti allo scoperto saranno previsti dei sistemi di raccolta delle acque di origine meteorica direttamente collegati ad un bacino di lagunaggio prima del recapito nei ricettori individuati; il sistema di trattamento e il recapito individuato sono descritti nel dettaglio nel documento emesso a risposta del quesito 16 all’interno del documento allegato al quesito L344 01 R 11 RG SA160X001A.

Alla stregua di quanto previsto per le altre tratte della linea AV/AC Venezia - Trieste, saranno previsti dei bacini di lagunaggio (bacini di accumulo in terra con guaina impermeabilizzante), che permettono l’accumulo delle acque e la sedimentazione delle sostanze solide sospese in esse contenute.



NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE

**TRATTA RONCHI DEI LEGIONARI - TRIESTE**

**DOCUMENTO DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MATTM  
COMMISSIONE TECNICA VIA-VAS (PROT. CTVA-2012-0003680 DEL 16/10/2012)**

RELAZIONE TECNICA

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L344	01	R 22 RH	SA 080X 001	A	4 di 4

Tali dispositivi permettono di trattare le acque secondo quanto indicato nel D. leg. 152/2006 e restituire al ricettore un'acqua con caratteristiche qualitative in linea con quanto definito dal suddetto decreto; ovviamente la struttura del bacino e le volumetrie a disposizione consentiranno, nella successiva fase progettuale, di perfezionare e riconfigurare il bacino integrandolo con sistemi che rendano le acque raccolte idonee ad un successivo specifico riutilizzo. In caso di incidente o sversamento accidentale in tali vasche saranno contenuti i liquidi pericolosi fino all'arrivo di un carro cisterna che provvederà allo svuotamento delle vasche.