

COMMITTENTE:



DIREZIONE LAVORI:



APPALTATORE:



MANDATARIA

MANDANTI

PROGETTAZIONE:



PROGETTO ESECUTIVO

**LINEA PESCARA - BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA
LOTTO 2 e 3: RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Sezione generale

APPALTATORE	PROGETTAZIONE	RESPONSABILE DEI LAVORI	SCALA:
DIRETTORE TECNICO Ing. G. Babini A.A. D'AGOSTINO COSTRUZIONI GENERALI S.r.l. Il Direttore Tecnico (Ing. Gianguido Babini)	DIRETTORE DELLA PROGETTAZIONE Ing. M. Facchini Dott. Ing. MASSIMO FACCHINI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI CASERTA Via S. Maria 11 81021 - CASERTA (CE)	Per presa visione RdL Ing. F. Cataldo Incarico con lettera RFI-NEMI.DIN.DICSA.PA.ITINCIPI/2023/0000467 del 23/06/2023	

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	SCALA:
L I O B	0 2	E	Z Z	P U	S Z 0 0 0 1	0 0 1	C	-

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Prima emissione	S. De Censi	14/12/2022	A. Scotti	14/12/2022	M. Mangini	14/12/2022	
B	Revisione a seguito RdV	M. Ascione	27/04/2023	S. De Censi	27/04/2023	M. Mangini	27/04/2023	
C	Revisione a seguito RdV	M. Mangini	23/10/2023	S. De Censi	23/10/2023	M. Mangini	23/10/2023	

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	2

INDICE

1	PREMESSA.....	7
2	ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE DI FASE B.....	15
2.1	Caratterizzazione del terreno e del ballast.....	15
2.2	Bonifica Ordigni Esplosivi (BOE).....	15
2.3	Risoluzione delle interferenze con i sottoservizi	16
2.4	Predisposizione e smobilizzo cantieri.....	20
2.4.1	Premessa.....	20
2.4.2	Recinzioni di cantiere.....	21
2.4.3	Accessi di cantiere.....	23
2.4.4	Segnaletica di cantiere.....	27
2.4.5	Viabilità di cantiere	36
2.4.6	Logistica di cantiere	41
2.4.7	Impianti di cantiere	53
2.4.8	Macchine ed attrezzature di cantiere.....	59
2.4.9	Dispositivi di protezione individuale e collettiva.....	66
3	OPERE CIVILI.....	81
3.1	Premessa.....	81
3.2	Bonifica ordigni bellici	81
3.3	Rilievi topografici, trattamenti, rilievi geologici ed indagini geognostiche	81
3.3.1	Premessa.....	81
3.3.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	81
3.4	Demolizioni.....	82
3.4.1	Premessa.....	82
3.4.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	84
3.5	Opere in terra e scavi	87
3.5.1	Premessa.....	87
3.5.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	88
3.6	Opere in conglomerato cementizio.....	96
3.6.1	Premessa.....	96
3.6.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	97
3.7	Pali	110
3.7.1	Premessa.....	110
3.7.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	110
3.8	Paratie.....	118
3.8.1	Premessa.....	118
3.8.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	118
3.9	Opere di difesa della sede ferroviaria	126
3.9.1	Premessa.....	126
3.9.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	126
3.10	Opere di miglioramento, rinforzo e stabilizzazione	127
3.10.1	Premessa.....	127
3.10.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	129
3.11	Gallerie	130
3.11.1	Premessa.....	130
3.11.2	Rischi legati all’ambiente di lavoro	130
3.11.3	Caratteristiche dell’ambiente di lavoro	138

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	3

3.11.4	Disposizioni per l'utilizzo di macchine e utensili	143
3.11.5	Esecuzione dello scavo mediante ausilio di TBM	143
3.11.6	Esecuzione dello scavo mediante l'uso di esplosivo.....	143
3.11.7	Galleria artificiale.....	143
3.12	Ponti, viadotti, sottovia, cavalcavia.....	144
3.12.1	Premessa.....	144
3.12.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	145
3.13	Sub ballast e pavimentazioni stradali	146
3.13.1	Premessa.....	146
3.13.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	147
3.14	Barriere antirumore, barriere vegetali e barriere antivento.....	151
3.14.1	Premessa.....	151
3.14.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	152
3.15	Opere a verde.....	153
3.15.1	Premessa.....	153
3.15.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza	154
3.16	Opere varie.....	155
3.16.1	Premessa.....	155
3.16.2	Rischi legati alle lavorazioni e relative misure di sicurezza	155
4	RINNOVAMENTO E COSTRUZIONE DEI BINARI.....	158
4.1	Premessa.....	158
4.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza.....	159
4.2.2	Lavori da svolgersi su linee ferroviarie in esercizio	162
5	TRAZIONE ELETTRICA.....	163
5.1	Premessa.....	163
5.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza.....	163
5.2.1	Piena linea allo scoperto.....	163
5.2.2	Piena linea in galleria	167
5.2.3	Stazione.....	168
6	SEGNALAMENTO/TELECOMUNICAZIONI.....	169
6.1	Premessa.....	169
6.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza.....	170
7	LUCE E FORZA MOTRICE	180
7.1	Premessa.....	180
7.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza.....	180
8	IMPIANTI INDUSTRIALI E TECNOLOGICI.....	182
8.1	Premessa.....	182
8.2	Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza.....	182
9	RISCHI DI CARATTERE GENERALE	187
9.1	Premessa.....	187
9.2	Principali fattori di rischio e relative misure di sicurezza	187
9.2.1	Rischio fisico.....	187
9.2.2	Rischio chimico.....	206
9.2.3	Rischio cancerogeno	209
9.2.4	Rischio biologico	219
9.3	Ambienti sospetti di inquinamento o confinati (A.S.I.C.).....	221
10	RISCHI DERIVANTI DALLA PRESENZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO	228
10.1	Art.1 – Linee, Stazioni, Treni e regimi di esercizio.....	228

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	4

10.2	Art.10 - Protezione dei cantieri di lavoro	230
10.3	Art.11 - Esecuzione dei lavori in regime di interruzione del binario	232
10.4	Art.12 - Protezione dei binari adiacenti in alternativa all'interruzione di binario	233
10.5	Art.13 - Modalità per l'avvistamento dei treni	234
10.6	Art.14 - Norme comuni a tutti i regimi di protezione dei cantieri	235
10.7	Art.16 - Agenti Isolati Operanti Esclusivamente con mezzi manuali	237
10.8	Art.17 - Esecuzione dei lavori su linee percorse da treni a velocità superiore a 160 km/ora ..	237
10.9	Art.18 - Norme di sicurezza riguardanti la condotta dei lavori	238
10.10	Nozioni generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario	245
10.11	Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione.....	248
10.11.1	Rischio di investimento durante la permanenza o lo spostamento sui piazzali e in linea	248
10.11.2	Rischio di incuneamento dei piedi o degli arti inferiori fra l'ago e il controago dei deviatori manovrati elettricamente a distanza	249
10.11.3	Rischio di indebito lancio di oggetti dai treni in transito, di proiezione di corpuscoli e scorie di frenatura	249
10.11.4	Rischio di scivolamento su superfici di appoggio del piede sdruciolevoli, con particolare riferimento alle traverse ove normalmente sostano i locomotori diesel	250
10.11.5	Rischio dovuto a ostacoli fissi o mobili lungo le zone di passaggio	250
10.11.6	Rischio rumore	250
10.11.7	Rischio elettrocuzione	251
10.11.8	Rischi di carattere particolare.....	252
10.11.9	Rischi relativi alle attività in piazzale e nei locali tecnologici	252
10.12	Circolazione dei mezzi d'opera ferroviari.....	253
10.13	Percorsi pedonali lungo la linea ferroviaria e in piazzale.....	258
10.14	Norme generali di prevenzione di attività eseguite in presenza di viaggiatori in stazione/fermata.....	260
10.15	Lavori effettuati in presenza di esercizio ferroviario	261
11	RISCHI CONNESSI ALLA PRESENZA DI TRAFFICO VEICOLARE	268
11.1	Prescrizioni di sicurezza generali.....	268
11.2	Segnalazione e delimitazione di cantieri fissi	268
11.3	Segnalazione e delimitazione dei cantieri mobili	269
12	RISCHI PARTICOLARI DI CUI ALL'ALLEGATO XI DEL D. LGS. 81/2008	270
13	RISCHI DERIVANTI DALLA PRESENZA DEL CANTIERE	271
13.1	Rischi importati	271
13.2	Rischi esportati	271
14	RISCHI DERIVANTI DALL'USO COMUNE DI APPRESTAMENTI, ATTREZZATURE, INFRASTRUTTURE, MEZZI E SERVIZI DI PROTEZIONE COLLETTIVA	274
15	PROGRAMMAZIONE E COORDINAMENTO	275
15.1	Procedure e verbali.....	276
15.2	Informazione e coordinamento.....	277
15.2.1	Informazione tra le imprese	277
15.2.2	Informazione del personale delle imprese.....	277
15.2.3	Informazione dei fornitori e/o visitatori	278
15.2.4	Informazione della Direzione Lavori	278
15.2.5	Informazione dei Rappresentati per la Sicurezza	278
15.2.6	Informazione dei lavoratori	278
15.2.7	Modifiche dell'assetto organizzativo di cantiere	278
16	GESTIONE DELLE EMERGENZE, PRIMO SOCCORSO E ANTINCENDIO.....	280

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	5

16.1	Premessa.....	280
16.2	Piano di emergenza.....	280
16.2.1	Prerequisiti tecnico formativi all’attuazione del Piano di emergenza	282
16.2.2	Contenuti del Piano	283
16.3	Primo soccorso nei cantieri.....	289
16.3.1	Tipologia di presidi sanitari	289
16.3.2	Logistica.....	290
16.3.3	Segnaletica	290
16.3.4	Formazione della squadra di pronto soccorso	290
16.3.5	Visite mediche.....	291
16.3.6	Indicazioni sulle procedure di emergenza sanitaria	291
16.3.7	Notifica dei danni e infortuni	292
16.4	Presidi antincendio nei cantieri.....	293
16.4.1	Prescrizioni particolari per lavori in sotterraneo	294
17	INFORMAZIONE E FORMAZIONE DEI LAVORATORI.....	296
17.1	Premesse	296
17.2	Attività di informazione/formazione.....	296
17.3	Riunione periodica di prevenzione e protezione dai rischi	297
17.4	Segnaletica di sicurezza.....	297
18	DOCUMENTI, PROCEDURE E MODULISTICA	300
18.1	Verifica dell’adempimento da parte dell’impresa esecutrice degli obblighi di sicurezza	300
18.2	Documentazione presente in cantiere	301
18.2.1	Documentazione relativa agli obblighi del Committente che deve essere conservata in Cantiere a cura dell’Impresa Appaltatrice	301
18.2.2	Documentazione relativa agli obblighi a carico dell’Impresa Appaltatrice	301
18.2.3	Documentazione relativa agli obblighi a carico del Lavoratore autonomo.....	304
19	GESTIONE DEL PIANO DI SICUREZZA.....	306
19.1	Modifiche ed integrazioni al PSC.....	306
19.2	Verifica dei Piani Operativi di Sicurezza (POS) ed integrazione dei PSC	306
20	ELENCO NORMATIVA SICUREZZA.....	309
21	ACRONIMI.....	310
22	ALLEGATI	312
22.1	Esempio Ordine di Servizio	312
22.2	Esempio verbale riunione di coordinamento	315
22.3	Bozza richiesta Mappa dei Rischi Specifici.....	324
23	DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE (DPI)	325
24	ALLEGATI	327
24.1	LINEE GUIDA	327
24.2	Allegato 1 - Riduzione del rischio nelle attività di scavo – inail 2016	327
24.3	Allegato 2 - Sistemi di protezione degli scavi a cielo aperto – inail 2018.....	327
24.4	Allegato 3 - Sistemi di protezione individuale dalle cadute – inail 2018.....	327
24.5	Allegato 4 - Linea guida - per l’esecuzione di lavori temporanei in quota con l’impiego di sistemi di accesso e posizionamento mediante funi.....	328
24.6	Allegato 5 - Il primo soccorso nei lavori in quota –inail 2019	328
24.7	Allegato 6 - Casseforme – inail 2020	328
24.8	Allegato 7 - Scale portatili – inail 2018	328
24.9	Allegato 8 - Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo.	328



LINEA PESCARA – BARI
 RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
 LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	6

24.10	Allegato 9 - Trabattelli – inail 2022.....	328
24.11	Allegato 10 - I ponteggi metallici fissi di facciata – inail 2017	328
24.12	Allegato 11 - PLE nei cantieri– inail 2016	328
24.13	Allegato 12 - Apparecchi di sollevamento materiali di tipo mobile autogrù – inail 2018	329
24.14	Allegato 13 - manuale illustrato per lavori in ambienti sospetti di inquinamento o confinati ai sensi dell'articolo 3 comma 3 del decreto del presidente della repubblica 177/2011 – inail	329
24.15	Allegato 14 - Parapetti provvisori – inail 2018.....	329
24.16	Allegato 15 - I parapetti di sommità dei ponteggi – inail 2017	329
24.17	Allegato 16 - Parapetti provvisori - reti di protezione - sistemi combinati – inail 2019.....	329
24.18	Allegato 16 - Analisi delle caratteristiche funzionali e di resistenza di differenti tipi di parapetti provvisori prefabbricati utilizzati nei cantieri temporanei o mobili – inail 2014	329
24.19	Allegato 18 - Disposizione di esercizio n° 7 del 10/03/2021 modifiche all’istruzione per la protezione dei cantieri - operanti sull’infrastruttura ferroviaria nazionale	329
24.20	Allegato 19 - Decreto interministeriale 09/09/2014 “modelli semplificati PSC/ POS/FO”	330



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	7

1 PREMESSA

Il PSC del Progetto Esecutivo è articolato in 2 diverse sezioni, la prima denominata **SEZIONE GENERALE** e la seconda denominata **SEZIONE PARTICOLARE**, quest'ultima per praticità è stata divisa a sua volta in 2 volumi, denominati rispettivamente **SEZIONE PARTICOLARE ANALISI DEI RISCHI E MISURE DI SICUREZZA VOLUME 1** e la **SEZIONE PARTICOLARE SCHEDE VOLUME 2**, i tre documenti sono tra loro complementari e rappresentano un unico documento inscindibile.

La validità e l'efficacia del PSC è da considerarsi nell'ambito dalla contestuale disponibilità di tutte le sezioni sopra definite, compresi gli allegati richiamati al loro interno ed elencati nell'indice di ogni documento. La suddivisione tra **SEZIONE GENERALE** e **PARTICOLARE** ha un duplice significato.

la presente **SEZIONE GENERALE** si riferisce alle opere di progetto per la realizzazione dei Lotti 2 e 3 Termoli - Ripalta del raddoppio della tratta ferroviaria Termoli – Lesina sulla Linea Pescara – Bari, dal km 0+000 al km 24+900, di FASE B, il cui elenco completo si evince nell'elenco presente nel documento, più sinteticamente le **OPERE** di FASE B sono tutte le opere date in appalto non incluse tra le **OPERE** di FASE A, come definito nel Verbale di accordi del 21/10/2022.

A livello di contenuto la **SEZIONE GENERALE** è omnicomprensiva riguardo alla tipologia di attività, di lavorazioni e di rischi generali che è possibile trovare in un appalto, con specifico riferimento all'ambito ferroviario. Viceversa, nella **Sezione PARTICOLARE**, viene contestualizzato tutto ciò che è specifico per il progetto in esame, sia in termini di lavorazioni che di contesto in cui saranno inserite le opere.

A livello economico nella **SEZIONE GENERALE** viene trattata la gestione della sicurezza che compete all'Appaltatore (DPI, formazione, sorveglianza sanitaria, gestione delle emergenze ecc.), corrispondente quindi agli **ONERI DELLA SICUREZZA**. Viceversa, la **Sezione Particolare** riguarda i **COSTI DELLA SICUREZZA** associati alle specifiche prescrizioni imposte dal CSP al fine di ridurre i rischi valutati con riferimento all'area e all'organizzazione dello specifico cantiere, alle lavorazioni e alle attività interferenti.

L'Appaltatore dunque, per lo sviluppo dei propri POS e più in generale per la gestione del cantiere, dovrà tenere conto di entrambe le Sezioni del PSC.

Nella **SEZIONE GENERALE** si forniscono all'Affidataria le indicazioni necessarie per la redazione del proprio Piano Operativo per la Sicurezza (POS) (che dovrà essere coerente con quanto riportato all'interno del PSC) secondo quanto previsto dallo stesso D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e per la predisposizione della documentazione specifica che l'impresa dovrà mantenere disponibile in cantiere per gli Organi di Vigilanza. Questa documentazione sarà, nel corso dei lavori, integrata dalle note e/o prescrizioni, verbali, ecc., emessi dal Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.

L'Appaltatore dunque, per lo sviluppo dei propri POS e più in generale per la gestione del cantiere, dovrà sempre tenere conto di entrambe le sezioni del PSC, **GENERALE** e **PARTICOLARE** (Volumi 1 e 2).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	8

Il presente Piano di Sicurezza e di Coordinamento, compresi Allegati, Note ed Elaborati grafici, in nessun caso intende sostituirsi all'autonoma valutazione del rischio effettuata dal Datore di lavoro ai sensi dell'art. 96 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.

Resta inteso che gli oneri derivanti dalle misure di sicurezza sopra riepilogate e contenute nel presente volume si intendono in capo all'Appaltatore.

Il presente Piano di Sicurezza e di Coordinamento, compresi Allegati, Note ed Elaborati grafici, in nessun caso intende sostituirsi all'autonoma valutazione del rischio effettuata dal Datore di lavoro ai sensi dell'art. 96 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.

Ogni Datore di lavoro, dell'Affidataria e delle Imprese esecutrici, ha l'obbligo di redigere il proprio POS e di adeguarlo in relazione a quanto previsto nel PSC, in base a quanto stabilito dall'art. 100 dello stesso D.Lgs. 81/2008, ogni datore di lavoro ha la facoltà di presentare al CSE proposte di integrazione e miglioramento, in base alla propria esperienza e specifica organizzazione del lavoro.

Il presente Piano di Sicurezza e di Coordinamento è parte integrante del Contratto d'appalto delle opere in oggetto e la mancata osservanza di quanto in esso previsto e di quanto formulato dal Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione rappresentano violazione delle norme contrattuali.

Indicazioni per la redazione dei piani operativi di sicurezza POS

In merito ai Piani Operativi per la Sicurezza (POS) che ciascun datore di lavoro deve presentare prima di dare seguito ai lavori affidatigli, si ritenuto è opportuno in questa sede indicare alcuni principi a cui tutte le Imprese esecutrici devono attenersi, senza con questo interferire né sovrapporsi agli obblighi e alle responsabilità di legge in capo ai Datori di Lavoro. Per rendere più agevole sia la redazione dei POS, sia la verifica di detti documenti da parte del CSE, nonché rendere più agevole la consultazione da parte di tutti, si sottolinea l'importanza di redigere i POS ed impaginarli secondo lo stesso ordine degli argomenti indicati nell'Allegato XV del Dlgs 81/08.

Le imprese esecutrici dovranno attenersi al Modello semplificato di cui all'allegato 11 e l'impresa affidataria predisporrà (in accordo con il CSE) un modello preimpostato (pre-compilato nella sola parte riguardante gli estremi dell'appalto, dei referenti principali del RTI, nominativo del CSP, nominativo del Direttore dei Lavori, nominativo del CSE, planimetrie d'inquadramento, procedura di emergenza, planimetrie accessi, elenco interferenze e WBS), le sezioni indicate dal Dlgs 81/08 s.m.i. **in bianco**, e una tabella di riepilogo per i fascicoli separati con la documentazione afferente a ciascun lavoratore. Le sezioni in bianco ed i fascicoli del personale andranno compilati a cura dei datori di lavoro, in modo quanto più ordinato e funzionale. Ciò oltre ad una più facile e rapida consultazione, permetterà alle aziende di presentare eventuali aggiornamenti dei piani, senza dover rimettere tutto il documento, sarà sufficiente trasmettere ufficialmente al CSE l'integrazione, citando la revisione in corso e quella in corso di emissione, quali sono le parti sostituite e quelle integrate. Il POS avrà validità solo dopo approvazione formale da parte del CSE.

Si riportano di seguito i contenuti minimi del POS previsti dal Dlgs .08 e s.m.i.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	9

Il POS deve essere redatto a cura di ciascun datore di lavoro delle imprese esecutrici, ai sensi dell'articolo 16 del Dlgs 81/08, e successive modificazioni, in riferimento al singolo cantiere interessato; esso contiene almeno i seguenti elementi:

a) i dati identificativi dell'impresa esecutrice, che comprendono:

1) il nominativo del datore di lavoro, gli indirizzi ed i riferimenti telefonici della sede legale e degli uffici di cantiere;

2) la specifica attività e le singole lavorazioni svolte in cantiere dall'impresa esecutrice e dai lavoratori autonomi subaffidatari;

3) i nominativi degli addetti al pronto soccorso, antincendio ed evacuazione dei lavoratori e, comunque, alla gestione delle emergenze in cantiere, del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, aziendale o territoriale, ove eletto o designato;

4) il nominativo del medico competente ove previsto;

5) il nominativo del responsabile del servizio di prevenzione e protezione;

6) i nominativi del direttore tecnico di cantiere e del capocantiere;

7) il numero e le relative qualifiche dei lavoratori dipendenti dell'impresa esecutrice e dei lavoratori autonomi operanti in cantiere per conto della stessa impresa;

b) le specifiche mansioni, inerenti la sicurezza, svolte in cantiere da ogni figura nominata allo scopo dall'impresa esecutrice;

c) la descrizione dell'attività di cantiere, delle modalità organizzative e dei turni di lavoro;

d) l'elenco dei ponteggi, dei ponti su ruote a torre e di altre opere provvisorie di notevole importanza, delle macchine e degli impianti utilizzati nel cantiere;

e) l'elenco delle sostanze e preparati pericolosi utilizzati nel cantiere con le relative schede di sicurezza;

f) l'esito del rapporto di valutazione del rumore;

g) l'individuazione delle misure preventive e protettive, integrative rispetto a quelle contenute nel PSC quando previsto, adottate in relazione ai rischi connessi alle proprie lavorazioni in cantiere;

h) le procedure complementari e di dettaglio, richieste dal PSC quando previsto;

i) l'elenco dei dispositivi di protezione individuale forniti ai lavoratori occupati in cantiere;

l) la documentazione in merito all'informazione ed alla formazione fornite ai lavoratori occupati in cantiere.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	10

Una copia del POS validata dal CSE deve risultare sempre disponibile in cantiere, presso gli uffici dell'affidataria e presso quelli delle Imprese esecutrici, ovvero presso le aree di lavoro, qualora per l'esigua dimensione delle aree di lavoro non siano previsti baraccamenti copia del POS potrà essere custodita dal Preposto per la sicurezza a bordo dei mezzi.

Questa documentazione sarà, nel corso dei lavori, integrata dalle note e/o prescrizioni, verbali, ecc., emessi dal Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.

Si richiama a questo proposito quanto definito dalle disposizioni legislative che prevedono:

“Durante la realizzazione dell’opera il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione dei lavori provvede a”:

- verificare con opportune azioni di coordinamento, l’applicazione, da parte delle **Imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi, delle disposizioni contenute nei piani** e delle relative procedure di lavoro;
- verificare l’idoneità del piano operativo di sicurezza da considerare come piano complementare di dettaglio del piano di sicurezza e di coordinamento, assicurandone la coerenza con quest’ultimo, e adeguare il piano di sicurezza e di coordinamento e il fascicolo, in relazione all’evoluzione dei lavori e alle eventuali modifiche intervenute, valutando le proposte delle imprese esecutrici dirette a migliorare la sicurezza in cantiere, nonché verificare che le imprese esecutrici adeguino, se necessario, i rispettivi piani operativi di sicurezza;
- organizzare tra i datori di lavoro, ivi compresi i lavoratori autonomi, la cooperazione e il coordinamento delle attività nonché la loro reciproca informazione;
- verificare l’attuazione di quanto previsto negli accordi tra le parti sociali al fine di realizzare il coordinamento tra i rappresentanti della sicurezza finalizzato al miglioramento della sicurezza in cantiere;
- segnalare al Committente o al Responsabile dei Lavori, previa contestazione scritta alle imprese e ai lavoratori autonomi interessati, le inosservanze alle disposizioni e alle prescrizioni del piano e propone la sospensione dei lavori, l’allontanamento delle imprese o dei lavoratori autonomi dal cantiere o la risoluzione del contratto. Nel caso in cui il committente o il responsabile dei lavori non adotti alcun provvedimento in merito alla segnalazione, senza fornire idonea motivazione, il coordinatore per l’esecuzione provvede a dare comunicazione dell’inadempienza alla azienda sanitaria locale territorialmente competente e alla direzione provinciale del lavoro;
- sospendere in caso di pericolo grave e imminente, direttamente riscontrato, le singole lavorazioni fino alla verifica degli avvenuti adeguamenti effettuati dalle imprese interessate”.

Resta inteso che l’analisi dei rischi svolta all’interno del PSC considera gli apprestamenti, le macchine, le attrezzature, gli impianti, ecc. come nuovi o mantenuti a regola d’arte: le caratteristiche di quelli effettivamente in uso dall’Appaltatore, saranno tenute in conto nell’analisi dei rischi che lo stesso effettuerà nel proprio POS. Parimenti, si considera che tutti gli addetti (operai, preposti, caposquadra, capocantiere, ecc.) siano correttamente formati, informati, addestrati e abilitati, che abbiano ricevuto



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	11

dal Datore di lavoro tutti i DPI necessari per la specifica mansione e che questi ultimi siano in perfetto stato di efficienza e adeguatamente mantenuti.

Dunque, tutte le prescrizioni e le misure di sicurezza preventive e protettive individuate al fine di ridurre i rischi al di sotto della soglia di accettabilità sono da ritenersi efficaci solo laddove siano valide le ipotesi di cui sopra e vengano applicate correttamente le misure indicate.

DESCRIZIONE	Scala	CODICE DOC.		LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOCUMENTO	OPERA/DISCIPLINA			PROGRES.	REVISIONE										
ELENCO ELABORATI PSC FASE B																						
Sezione Generale	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	U	S	Z	0	0	0	1	0	0	1	C
PSC Sezione Particolare opere di fase B-Volume 1	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	U	S	Z	0	0	0	1	0	1	1	B
PSC Sezione Particolare opere di fase B-Volume 2	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	U	S	Z	0	0	0	1	0	1	2	B
Computo metrico della sicurezza	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	U	S	Z	0	0	0	2	0	0	8	D
Planimetria area di lavoro - Tav. 1 di 2	1:10000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	4	S	Z	0	0	0	2	0	0	3	C
Planimetria area di lavoro - Tav. 2 di 2	1:10000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	4	S	Z	0	0	0	2	0	0	4	C
Planimetria di cantiere - Tav. 1 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	0	5	D
Planimetria di cantiere - Tav. 2 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	0	6	D
Planimetria di cantiere - Tav. 3 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	0	7	D
Planimetria di cantiere - Tav. 4 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	0	8	D
Planimetria di cantiere - Tav. 5 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	0	9	D
Planimetria di cantiere - Tav. 6 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	0	D
Planimetria di cantiere - Tav. 7 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	1	C
Planimetria di cantiere - Tav. 8 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	2	D



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	12

Planimetria di cantiere - Tav. 9 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	3	D
Planimetria di cantiere - Tav. 10 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	4	D
Planimetria di cantiere - Tav. 11 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	5	C
Planimetria di cantiere - Tav. 12 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	6	C
Planimetria di cantiere - Tav. 13 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	7	D
Planimetria di cantiere - Tav. 14 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	8	D
Planimetria di cantiere - Tav. 15 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	1	9	C
Planimetria di cantiere - Tav. 16 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	2	0	D
Planimetria di cantiere - Tav. 17 di 17	1:2000	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	6	S	Z	0	0	0	2	0	2	1	D
Fascicolo dell'Opera - Volume 1	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	U	S	Z	0	0	0	3	0	0	1	C
Fascicolo dell'Opera - Volume 2	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	U	S	Z	0	0	0	6	0	0	1	B
Planimetria di dettaglio area di cantiere CB01 - Cantiere base inizio intervento - fine variante	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	2	4	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere CB02 - Cantiere base inizio intervento - fine variante	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	4	6	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere CO01 - Cantiere operativo	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	2	5	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere CO02 - Cantiere operativo	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	2	6	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere CO03 - Cantiere operativo	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	4	7	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT01 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	4	8	B
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT02 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	4	9	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT03 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	0	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT04 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	2	7	D
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT05 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	1	C



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	13

Planimetria di dettaglio area di cantiere AT06 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	2	8	D
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT07 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	2	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT08 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	3	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT09 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	4	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT10 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	2	9	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AT11 - Area tecnica	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	5	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS01 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	0	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS02 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	6	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS03 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	1	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS04 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	2	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS05 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	3	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS06 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	8	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS07 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	9	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS08 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	4	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS09 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	5	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere AS10 - Area di stoccaggio	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	7	0	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere CA01 - Cantiere armamento interno alla stazione FS Termoli	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	7	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere CA02 - Cantiere dismissione L.S. all'interno stazione FS di Campomarino	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	8	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere CA03 - Cantiere armamento in adiacenza cantiere di progetto	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	5	9	C
Planimetria di dettaglio area di cantiere ASD01 Cantiere dismissione L.S. adiacente alla fermata FS di Nuova Cliternia	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	0	C



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	14

Planimetria di dettaglio area di cantiere ASD02 - Cantiere dismissione L.S. all'interno stazione FS di Chieti	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	1	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT01	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	2	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT02	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	6	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT02 bis	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	7	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT03	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	8	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT03 bis	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	3	9	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT04	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	4	0	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT05	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	3	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT06	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	4	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT07	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	5	C
Planimetria di dettaglio area deposito temporaneo DT08	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	6	C
Planimetria di dettaglio area tecnica AT 12	1:200	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	9	S	Z	0	0	0	2	0	6	7	C
Schematico esecuzione BOE	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	Z	S	Z	0	0	0	2	0	2	3	C
Schematico esecuzione pali	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	Z	S	Z	0	0	0	2	0	4	1	C
Schematico fasi esecuzione viadotti	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	Z	S	Z	0	0	0	2	0	4	2	C
Schematico realizzazione gallerie con scavo tradizionale	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	Z	S	Z	0	0	0	2	0	4	3	C
Schematico realizzazione imbocchi galleria	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	Z	S	Z	0	0	0	2	0	4	4	C
Schematico realizzazione fabbricati	-	L	I	0	B	0	2	E	Z	Z	P	Z	S	Z	0	0	0	2	0	4	5	C



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	15

2 ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE DI FASE B

2.1 CARATTERIZZAZIONE DEL TERRENO E DEL BALLAST

Nei siti dove è prevista l'attività di scavo, si potrà procedere preliminarmente alle indagini di caratterizzazione ambientale al fine di conoscere lo stato di qualità chimica e chimico fisica dei materiali terrigeni che saranno generati come conseguenza delle attività di scavo in progetto, nell'ottica generale di poter definire le più opportune alternative gestionali che l'attuale quadro normativo in materia consente. I punti di prelievo vengono individuati tenendo in considerazione le specifiche e la frequenza massima indicata dalle linee guida/procedure RFI e dal DPR 120/2017.

La caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo dovrà essere svolta per accertare la sussistenza dei requisiti di qualità ambientale in conformità a quanto specificato dal DPR 120/2017 e s.m.i., da sottoporre all'autorità competente che autorizza l'inizio degli interventi previsti dal presente progetto. L'eventuale piano di utilizzo relativo dovrà assicurare che dette terre e rocce da scavo, utilizzate come sottoprodotti, vengano utilizzate senza pericolo per la salute dell'uomo e senza pregiudizio all'ambiente (art.4 del DPR 120/2017).

Analogamente a quanto previsto per le terre di scavo, si procederà all'analisi del pietrisco ferroviario (ballast) che sarà interessato dalle operazioni di scavo in progetto, al fine di conoscere lo stato di qualità chimica e chimico fisica. I punti di prelievo vengono individuati tenendo in considerazione le specifiche e la frequenza massima indicata dalle linee guida RFI.

Per quanto riguarda il possibile rinvenimento e quindi la presenza di amianto nelle terre da scavo e nel ballast, si rimanda al §9.2.3 del presente documento, in merito all'esposizione dei lavoratori rispetto al rischio amianto.

Sarà comunque cura dell'Appaltatore effettuare tutti gli accertamenti necessari per assicurare una completa e corretta gestione dei materiali di risulta. Si ricorda infatti che, in fase di esecuzione lavori, l'Appaltatore è il produttore dei rifiuti e come tale a lui spetta tanto la corretta attribuzione del codice CER quanto la corretta gestione degli stessi.

2.2 BONIFICA ORDIGNI ESPLOSIVI (BOE)

Le lavorazioni principali legate alla Bonifica Ordigni Esplosivi possono essere sintetizzate come segue:

- allestimento delimitazioni di cantiere;
- taglio della vegetazione;
- bonifica sistematica terrestre superficiale (propedeutica a qualsiasi bonifica profonda);
- bonifica profonda (mediante fori trivellati, mediante penetrometri con sonda magnetotermica integrata, mediante scavo meccanizzato a strati, mediante scavo manuale a strati);
- eventuali lavori di scavo per l'individuazione e la rimozione di masse ferrose.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	16

Le attività di bonifica verranno eseguite come da programma lavori, come attività propedeutiche all'inizio delle lavorazioni.

Nel caso di attività svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria occorrerà proteggere gli operatori dai rischi tipici dell'ambiente ferroviario (v. §10).

Nei casi invece ove possa esserci la presenza di pubblico transito, sia pedonale che carrabile per l'adiacenza di viabilità pubbliche (v. §11).

Laddove le attività vengano svolte in presenza di acqua, per poter efficacemente operare con gli apparati di ricerca, il terreno sul quale occorre eseguire le attività di bonifica superficiale o profonda dovrà essere preventivamente prosciugato. In caso contrario, gli apparati di ricerca utilizzati dovranno essere idonei ad operare all'interno dell'acqua fino alla profondità prevista nelle perforazioni.

In ogni caso, dovranno essere sempre rispettate le indicazioni contenute nel Capitolato BCM e/o della direzione competente del Genio Militare

Le operazioni di Bonifica da Ordigni Esplosivi è previsto vengano effettuate ovunque sia necessario realizzare opere civili di tipo permanente (fabbricati, opere d'arte, ecc.) o provvisorie (aree di cantiere, viabilità di cantiere, ecc.), ivi comprese le aree di lavoro ricadenti su piazzali e tratte/linee ferroviarie in esercizio per attività di armamento, tecnologie ferroviarie e TE (basamenti, blocchi di fondazione, pozzetti, sottoattraversamenti, ecc.).

2.3 RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI

Di seguito sono fornite alcune indicazioni generali sulle modalità da seguire nel caso di rinvenimento di reti di servizi sconosciute al momento della redazione del PSC.

Prima di attività comportanti scavi e sbancamenti con mezzi meccanici, le relative modalità operative devono essere definite in maniera chiara ed esaustiva dall'Impresa esecutrice, concordate e verbalizzate nel corso di una riunione congiunta tra Direttore dei Lavori, il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione e l'Impresa esecutrice da effettuarsi prima dell'inizio dei lavori ed a seguito di sopralluogo presso le aree di intervento.

Infatti, anche se segnalate da rilievi o progetti, le reti di sottoservizi potrebbero non trovarsi lungo il tracciato segnalato sia come posizione che come profondità. Inoltre, anche in seguito ad una verifica superficiale, una rete potrebbe non essere individuata e quindi non essere segnalata.

Le conseguenze di entrambi i precedenti casi potrebbero essere gravi, dunque, anche nel caso in cui siano disponibili planimetrie dettagliate riportanti tracciati e tipologie di sottoservizi sulle aree di lavoro, gli scavi e tutte le operazioni nel sottosuolo andranno affrontati con la massima prudenza utilizzando mezzi appropriati in relazione alla profondità e procedendo, se del caso, con scavo a mano.

Prima dell'inizio di un'attività di scavo dovrà essere sviluppata un'attenta ricerca e verifica, con personale di RFI e/o referenti di altre reti interferite, con redazione di un apposito verbale di visita per identificare la zona ove insiste la linea interferita dalle attività di progetto. Dovrà essere constatata con la DL l'effettiva situazione e la validità degli elaborati riportanti eventuali interferenze e richiedere il loro spostamento nel caso in cui si abbia un'incompatibilità con l'opera in esecuzione o le lavorazioni ad esse connesse. Sarà cura inoltre dell'Appaltatore interfacciarsi con gli Enti Gestori per il tramite del DL allo scopo della risoluzione



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	17

delle interferenze a loro carico. Qualora sussistano criticità, l'Appaltatore potrà richiedere una verifica aggiornata delle reti interferenti, per il tramite di Italferr nelle figure del DL e CSE, alla Committenza e agli Enti Gestori.

Nella gestione di questi interventi sarà compito del CSE richiamare tutte le parti coinvolte in specifiche riunioni in modo da definire le tempistiche di intervento ed il coordinamento tra gli stessi. All'occorrenza, l'eventuale interferenza dovrà essere risolta prima dell'esecuzione delle lavorazioni interessate.

Sarà opportuno prescrivere che le operazioni con mezzi pesanti, o all'interno dell'area ferroviaria, siano sempre svolte in presenza di un Preposto del Gestore Infrastruttura territorialmente competente.

Si dovrà procedere alla stesura di un protocollo operativo con gli Enti gestori del servizio ed intervenire secondo modalità che prevedono almeno l'identificazione dei soggetti operativi responsabili per la sicurezza, le rispettive competenze, i tempi e le aree di intervento dei diversi soggetti e le procedure per la gestione delle emergenze.

Ogni intervento sulle reti esistenti dovrà avvenire previo sezionamento da eseguire a monte e a valle dei punti interessati. Di ciò dovrà essere fornita idonea formale documentazione da conservare in cantiere, prima di iniziare i lavori.

I lavori previsti sugli eventuali siti di interferenza potranno iniziare solo dopo la risoluzione delle interferenze con i sottoservizi.

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in vicinanza di impianti ferroviari (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio, di investimento da treni in transito.

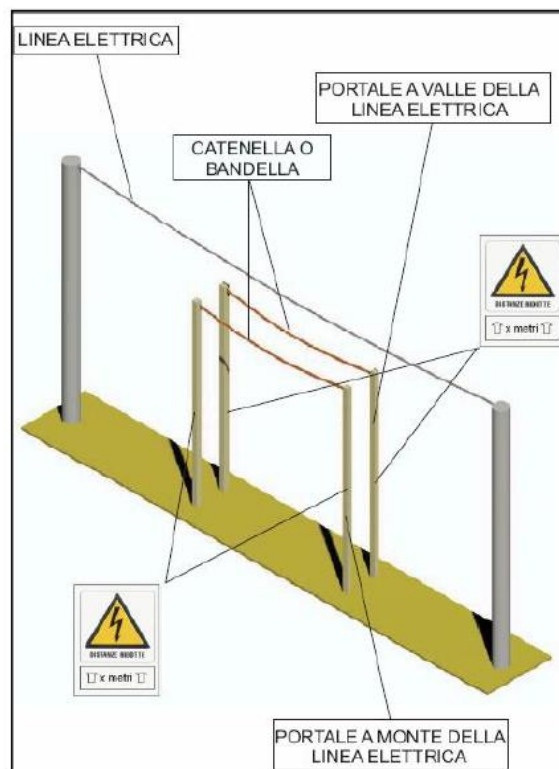
Qualora non sia possibile risolvere le interferenze con le linee elettriche aeree prima dell'inizio lavori, sempreché le distanze minima di sicurezza dai conduttori, fissate dagli enti titolari e dalle norme tecniche in materia, siano rispettate sarà possibile il solo transito al disotto di essi, con la prescrizione di prevedere l'installazione a monte ed a valle di dette linee, di idonei portali di segnalamento.

La distanza dai conduttori minima discende dalla potenza della rete interferita.

Per la realizzazione dei portali sopra rappresentati devono essere impiegati pali in legno e cordelle o catene in plastica, nessun elemento impiegato deve risultare conduttore elettrico e comunque il montaggio dei portali dovrà essere eseguito solo e sempre a distanza di sicurezza dalle linee in tensione sotto la supervisione di un responsabile dell'ente titolare della linea in questione.

Piano di Sicurezza e Coordinamento
 FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	18



Riguardo alle linee di vengano dato seguito a occorre procedere in delle reti al delle opere d'arte, delle interessata dai lavori. posizioni planimetriche delle paline e relativa natura della rete palina e l'altra deve ben visibili una delle linee interferite alcuna attività di scavo o perforazione, ne potranno essere infissi elementi all'interno del terreno, occorrerà inoltre mantenere un franco di sicurezza dalle linee in parola. Eventuali interventi in prossimità di linee attive dovranno essere concordati preventivamente con gli Enti titolari e con personale qualificato sotto il controllo di tecnici dell'Ente.

servizi interrati, prima che qualsiasi tipo di lavorazione, accordo con gli Enti titolari tracciamento in corrispondenza piste o di qualsiasi altra area Una volta individuate le dei cavi, devono essere poste cartellonistica indicante la interferite. La distanza tra una essere tale che risultino sempre dall'altra. In corrispondenza non potrà essere eseguita

Si riporta di seguito un esempio di cartelli segnaletici da impiegare.

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
 FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	19



Alcune interferenze indicate nel Progetto Esecutivo è possibile vengano risolte direttamente dagli enti titolari, in questi casi il Direttore dei Lavori in accordo con l’Affidataria, predisporrà un verbale per il trasferimento temporaneo delle aree interessate all’ente titolare del servizio/esecutore, quest’ultimo prenderà in consegna provvisoria l’area concordata, sino al completamento dei lavori di risoluzione. Il CSE provvederà ad informare l’ente titolare/esecutore dei lavori di risoluzione, circa i rischi presenti nell’area derivanti dai lavori di raddoppio della linea ferroviaria Termoli-Lesina dati in appalto al Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI), previo sopralluogo e trasmissione del PSC cogente completo di tutte le sue parti riferibili all’oggetto dell’intervento.

I rappresentanti titolari degli enti interessati ed i rappresentanti delle Imprese esecutrici che opereranno per questi, con i rispettivi Direttori dei Lavori ed i CSE, sottoscriveranno il sopracitato verbale di presa in consegna temporanea delle aree, prima del trasferimento delle stesse.

All’interno del suddetto verbale verranno indicate le regole comportamentali a cui le diverse imprese coinvolte dovranno attenersi, le modalità di coordinamento, i rischi presenti nell’area e quelli potenzialmente esportabili.

Nel verbale dovranno inoltre essere indicati i recapiti utili di ciascun referente.

Per tutta la durata dei lavori di risoluzione dell’interferenza, all’interno dell’area presa in carico dall’ente titolare del servizio in questione o chi per esso, la competenza in materia di sicurezza all’interno dell’area ceduta sono da intendersi a carico del CSE incaricato di seguire i lavori dell’ente medesimo.

Per tutta la durata dei lavori di risoluzione le aree consegnate ad enti esterni non sono quindi da considerarsi aree di cantiere afferenti ai lavori di raddoppio della linea ferroviaria Termoli-Lesina dati in appalto da RFI all’Affidataria.

Le aree di lavoro dovranno essere riconsegnate dall’ente all’appaltatore dei lavori in oggetto, libere da attrezzature, materiali, e/o rifiuti di qualsiasi genere, salvo diversamente pattuito per iscritto tra le parti.

L’ente titolare, nel caso permangano al momento della riconsegna delle aree particolari rischi derivanti dall’intervento di risoluzione, dovrà comunicare tali condizioni ufficialmente al DL al CSE ed al DTC dell’impresa Affidataria, fornendo nel caso specifiche misure di sicurezza a cui dovranno attenersi.

Qualora le imprese esecutrici dei lavori di risoluzione delle interferenze operanti in nome e per conto degli enti titolari, ricorrano all’uso condiviso di accessi e piste di cantiere predisposte e gestite dal RTI, dovranno sottoscrivere un apposito verbale di coordinamento prima della presa in consegna dell’area.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	20

Qualsiasi condizione al contorno dell'area ceduta che possa condizionare la sicurezza degli addetti ai lavori che operano per conto dell'ente, dovrà essere notificata dal CSE dei lavori in oggetto e al CSE che segue i lavori di risoluzione dell'interferenza.

Qualora vengano svolte all'interno delle aree di che trattasi delle attività che possano pregiudicare in qualche modo la sicurezza di chi opera all'esterno di queste, sarà onere dell'ente predisporre un Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti (DUVRI), che dovrà essere consegnato in copia al momento della sottoscrizione del verbale di presa in carico dell'area.

Salvo diversi accordi e specifico coordinamento tra le parti, le imprese che eseguono lavori per conto degli enti titolari dei servizi, non potranno operare all'esterno delle aree prese in consegna, non possono eseguire manovre con carichi sospesi o parti meccaniche delle macchine oltre le delimitazioni convenute e qualsiasi rischio potenziale dovrà essere opportunamente considerato.

Lo stesso vale per le imprese esecutrici che operano per conto del RTI, in nessun modo potranno interferire con le attività svolte all'interno delle aree cedute.

Le aree cedute devono essere adeguatamente perimetrate e segnalate, apposito cartello lavori indicherà dovrà essere affisso in modo ben visibile dall'esterno.

L'uso condiviso delle piste e degli accessi di cantiere presuppone che chiunque operi all'interno delle aree di lavoro afferenti ai lavori di Raddoppio della Linea Ferroviaria Termoli-Lesina, debba essere a conoscenza delle procedure di accesso e sicurezza definite dall'Affidataria, sarà premura di quest'ultima e del CSE assicurarsi che anche gli enti interessati al momento della sottoscrizione del verbale di presa in carico temporanea dell'area d'intervento, ricevano una copia del pieghevole predisposto dall'Affidataria in cui sono rappresentati gli accessi di cantiere e la procedura di accesso e la procedura per la richiesta di soccorsi.

2.4 PREDISPOSIZIONE E SMOBILIZZO CANTIERI

2.4.1 Premessa

In questo capitolo vengono riportate le informazioni relative alle caratteristiche del cantiere, intendendo con questo termine qualsiasi area utilizzata dall'Appaltatore per l'insediamento logistico nonché qualsiasi area nella quale dovrà realizzare le opere oggetto d'appalto.

Prima dell'installazione di qualsiasi area di cantiere, si dovrà verificare che vie di esodo, accesso ai mezzi di soccorso e luoghi di raccolta, non vengano in alcun modo intralciate dalla presenza degli apprestamenti previsti per i lavori analizzati nel presente PSC; questa valutazione deve essere approfondita nell'ambito del POS in coerenza con i Piani di Emergenza dei singoli impianti.

Gli argomenti sono stati sviluppati con riferimento al D. Lgs. 81/2008 s.m.i. e alle principali linee guida INAIL.

L'ubicazione geografica, l'estensione e la destinazione d'uso dei diversi: Campi Base (CB), Aree Tecniche (AT), Aree di Stoccaggio (AS), Cantieri di Armamento (CA), Aree per la Dismissione (ASD) ed i Depositi Temporanei (DT), sono indicate nelle apposite tavole del Progetto Esecutivo che qui s'intendono interamente richiamate.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	22

Figura 2-1 Recinzioni tipo

Per la delimitazione di aree di lavoro in corrispondenza delle piste di cantiere e per la delimitazione stessa delle piste in zone rischiose (curve, forti pendenze, ecc.) saranno realizzate robuste recinzioni costituite, ad esempio, da barriere new-jersey in plastica colorata, riempite con acqua o sabbia.

Per la protezione di percorsi pedonali nelle zone prospicienti il vuoto saranno realizzati parapetti normali costituiti da due correnti in tavole di legno, montanti infissi nel terreno o ancorati a strutture preesistenti, e tavola fermapiEDE capaci di resistere ad una spinta di 80 kg applicata in orizzontale in sommità.

In presenza di lavori di media o lunga durata o quando le aree di lavoro si affacciano lungo la viabilità pubblica, le aree stesse dovranno essere delimitate come previsto dal Codice della Strada: in via indicativa, potrà essere predisposta una barriera continua, rigida, realizzata con lamiere grecate o ondulate, lamiere stirate o con blocchi in c.a. prefabbricati tipo new-jersey con sovrapposta rete metallica. L'altezza della barriera non dovrà essere inferiore a m 2.00; inoltre, per evitare intrusioni, dovrà possedere la necessaria resistenza meccanica e dovrà garantire una durata nel tempo pari alla prevedibile durata dei lavori. Di notte, l'esistenza della barriera dovrà essere segnalata a mezzo di lampade elettriche, di colore rosso o con sistemi a fiamma equivalenti. In ogni caso, è necessario fare riferimento operativamente ai regolamenti edilizi locali.

In presenza di lavori di breve o brevissima durata in zone o aree non accessibili a terzi, e di ridotto sviluppo planimetrico, le zone di lavoro potranno essere delimitate con barriere mobili e/o transenne.

In ambito ferroviario, quando la delimitazione del cantiere sia prospiciente la linea ferroviaria, la stessa dovrà essere conforme a quanto prescritto dalle IPC aggiornata con le ultime disposizioni RFI e dalla L. 191/74 e s.m.i., al fine di evitare confusione con la segnaletica ferroviaria. La posa delle recinzioni nelle aree di lavoro nei tratti assimilabili a linea e nei piazzali ferroviari, qualora dovesse essere eseguita a distanza inferiore a quella di sicurezza prevista in funzione della V_{max} della tratta, dovrà avvenire in assenza di esercizio (in regime di: interruzioni del binario – programmate, in intervalli d'orario, interruzioni di servizio).

In ogni caso tutte le recinzioni dovranno essere dimensionate in maniera tale da resistere ai prevedibili eventi atmosferici (spinte dal vento, ecc.), alle sollecitazioni generate dal passaggio dei treni e comunque posizionate in maniera tale da non interferire con gli stradelli di servizio e non invadere le distanze limite di sicurezza (anche in caso di un loro eventuale cedimento).

In generale, l'Affidataria e le Imprese Esecutrici, nell'installazione delle delimitazioni, dovranno considerare la conformazione delle zone al contorno e la presenza di tracciati ferroviari da rispettare (viabilità utilizzata normalmente da RFI, itinerari di sicurezza, impianti non censiti, ecc.). L'Appaltatore dovrà presentare al CSE la documentazione del progetto delle recinzioni (attestante tra l'altro il dimensionamento effettuato) e provvedere affinché la recinzione sia sempre tenuta in buono stato di conservazione, sia regolarmente mantenuta e che cartelli e lampade non siano manomessi, rimossi, e danneggiati per tutta la durata dei lavori. In caso di manomissione, furto o danno di elementi di recinzione, cartelli o lampade, essi dovranno essere immediatamente sostituiti. Quando per esigenze operative si renda necessario spostarle, provvisoriamente, in tutto o in parte, deve essere previsto un sistema alternativo di protezione per tutta la durata della rimozione. L'Impresa esecutrice deve nominare un preposto incaricato della manutenzione e della verifica giornaliera dell'integrità della recinzione, ad inizio e a fine turno, nonché dell'eventuale ripristino e dell'aggiornamento della segnaletica indicante i rischi derivanti dalla presenza del cantiere in funzione del mutamento delle attività in corso. Si rammenta che le delimitazioni di cantiere devono rispondere all'obbligo di tutelare

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	23

l'incolumità di terzi sia nel corso dei lavori sia nei periodi di sospensione. L'Impresa esecutrice, pertanto, è tenuta ad espletare, se necessario, anche con guardiania, il presidio delle aree ad essa assegnate, ed è tenuta a comunicare alla DL il nominativo del soggetto designato all'assunzione di tale responsabilità assegnando strutture provvisoriale per consentire l'operatività in sicurezza di tale presidio.

Nel caso siano previsti appalti contemporanei in aree comprese nei confini del cantiere ma distinte dalle aree di intervento o nel caso che parte delle aree di cantiere siano date in uso ad imprese esterne (ad esempio per l'installazione di impianti di betonaggio), le aree degli appalti contemporanei o le aree date in uso dovranno essere recintate con l'utilizzo di delimitazioni analoghe a quelle utilizzate per delimitare il cantiere verso l'ambiente esterno e dovranno essere dotate del proprio cartello di cantiere o identificativo dell'impresa esterna.

2.4.3 Accessi di cantiere

L'accesso alle aree di lavoro avviene in genere tramite la viabilità pubblica o le piste di progetto, mentre per l'accesso alla piattaforma ferroviaria esistente ci si potrà anche avvalere dei varchi ferroviari messi a disposizione dell'Ente o tramite binario con mezzi adeguati.

Gli accessi sono codificati così come indicato nelle tavole di progetto appresso elencate, in prossimità di ogni accesso verrà posto un cartello, tipo quello sotto riportato, le cui dimensioni devono essere approssimativamente di 100x70 cm, detto cartello deve essere posto in modo ben visibile e mantenuto libero da ostacoli e vegetazione.



Chiunque acceda all'interno dell'area di cantiere, indipendentemente dalla destinazione dell'area, potrà accedere solo se autorizzato dall'Affidataria ed in possesso di documento di riconoscimento e tesserino (badge) rilasciato da quest'ultima, lo stesso dicasi per i mezzi e le attrezzature.

Chi accede occasionalmente all'interno delle aree di cantiere dovrà essere in possesso del tesserino provvisorio rilasciato dall'ufficio sicurezza dell'Affidataria, inoltre dovrà sempre essere accompagnato da un responsabile riconosciuto dall'Affidataria.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	24

Chi accede saltuariamente ed in modo non programmabile all'interno dell'area di cantiere, come i meccanici che intervengono sui mezzi per le riparazioni, dovranno sottoscrivere l'apposita Procedura Accesso Cantieri, in nessun caso è permesso a questi di operare in autonomia, il Capo Cantiere dovrà sempre essere informato circa la presenza di manutentori all'interno delle aree di cantiere ed un preposto dell'impresa dovrà vigilare per tutta la durata degli interventi di tali addetti. Gli addetti alla manutenzione, come quelli incaricati dai laboratori tecnici che eseguiranno prove e campionamenti, o chiunque altro acceda in cantiere a qualsiasi titolo in contesti non organizzati, dovrà essere messo a conoscenza della procedura per la gestione delle emergenze, dovrà essere informata preventivamente circa i rischi presenti lungo le piste, i piazzali, e le aree di lavoro in genere. A meno di particolari permessi e sotto la sorveglianza di preposti dell'Affidataria nessuno al di fuori del personale di cantiere, potrà far uso di attrezzature, ponteggi o quant'altro che non sia stato fornito dal proprio datore di lavoro e per le quali non abbia ricevuto un'adeguata formazione ed informazione al riguardo.

Gli addetti ai lavori dovranno assolutamente astenersi dall'impiegare accessi non autorizzati, il quale uso potrebbe risultare pericoloso tanto per loro quanto per terzi, salvo specifiche autorizzazioni rilasciate dalle autorità locali.

Gli accessi ai Campi Base saranno presidiati da personale preposto alla guardiania e pertanto Box prefabbricati dotati di servizi igienici, impianto di riscaldamento/condizionamento, ed illuminazione verranno posti in prossimità dell'ingresso ed in area sicura. In prossimità dell'accesso in posizione ben visibile a chi si accede ad entrare, verrà posto un cartello recante le indicazioni per un accesso sicuro all'interno dell'area di lavoro, nonché i DPI minimi richiesti ed i pericoli generici presenti nelle aree destinate alla manovra dei mezzi, allo scarico/carico dei materiali, ed allo stoccaggio. Prescrizioni specifiche relative alle attività di fornitura di materiali, scarico/carico di materiali è disciplinato dai POS e dalle procedure di sicurezza aziendali di ciascuna ditta di trasporto.

Alcune attività come i rilievi topografici, i tracciamenti e le BOE verranno eseguite ancor prima della delimitazione delle aree di cantiere come previsto dal Progetto Esecutivo, pertanto prima ancora che vengano realizzate le piste di cantiere, l'accesso dei mezzi e degli addetti alla bonifica bellica, così come quello di chi poserà le recinzioni e gli accessi, potrà avvenire solo impiegando la viabilità esistente, in questi casi dovrà essere posta in opera opportuna segnaletica stradale di tipo mobile in conformità ai dettami del Nuovo Codice della Strada per segnalare i lavori, ogni possibile interferenza con il traffico in esercizio tanto sulla viabilità pubblica quanto su quella privata, dovrà essere impedita.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	25

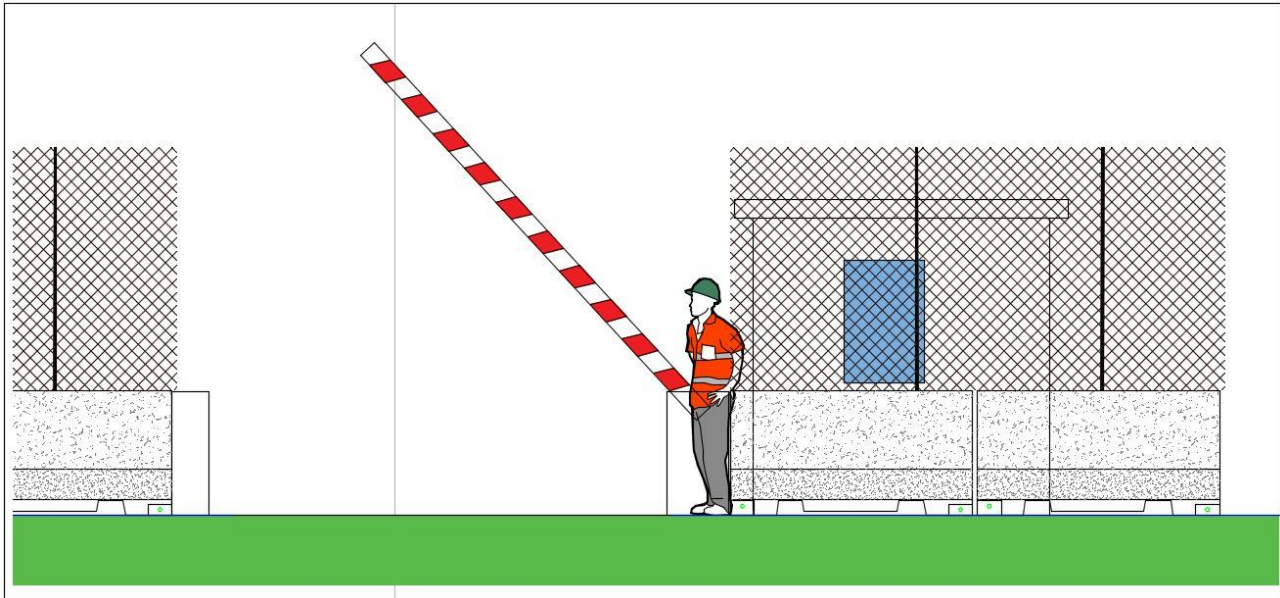


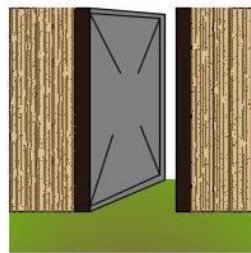
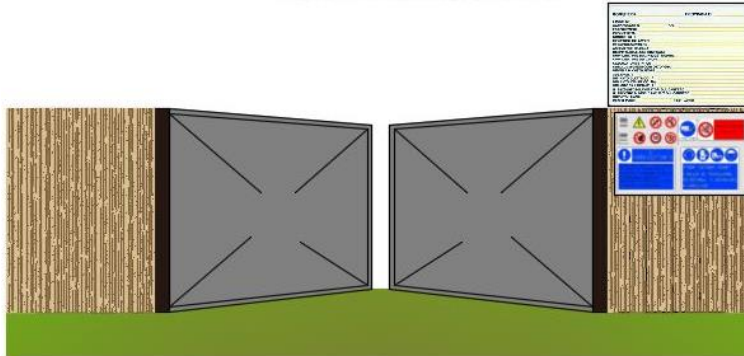
Figura 2-2 Tipologico accesso con controllo accessi

Tutti i cancelli dovranno essere dotati di chiusura a lucchetto e corredati dai cartelli di “divieto d’accesso al personale ed ai mezzi non autorizzati”, “velocità a passo d’uomo” ed indicatori le principali norme di prevenzione antinfortunistica. Gli accessi devono essere utilizzati con razionalità e in funzione del tipo di automezzo in transito e dei materiali eventualmente trasportati; una specifica cartellonistica indicherà i percorsi più appropriati da seguire.

Verranno tenuti separati gli accessi delle persone da quelli degli autoveicoli (tranne che nelle aree dove l’accessibilità avviene solo tramite mezzi di cantiere come, ad esempio, nelle aree di deposito), in particolare dei mezzi pesanti.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	26

CANCELLI CANTIERE



CANCELLI PEDONALE

Figura 2-3 Tipologico accesso cantiere

In linea generale:

- i cancelli devono essere sempre chiusi, sia durante l'esecuzione dei lavori, sia dopo l'uscita di tutto il personale delle Imprese esecutrici ed in particolare nei periodi di sospensione dei lavori, ferie, festività, ecc.;
- nessun estraneo è autorizzato ad accedere al Cantiere se non espressamente autorizzato dai Direttori di Cantiere di ciascuna Impresa esecuttrice. Le persone autorizzate dovranno essere fornite di idonei dispositivi di protezione individuale (casco di protezione, scarpe, indumenti ad alta visibilità, ecc.).

Gli accessi dovranno essere regolamentati, facendo ricorso a tesserini personali di riconoscimento, distribuiti dalla Direzione di cantiere dell'Impresa esecuttrice, in conformità a quanto previsto dall'art. 26 comma 8 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.:

- la tessera di riconoscimento dei **LAVORATORI DIPENDENTI** deve contenere:
 - le generalità del lavoratore (nome, cognome, data di nascita, ed eventualmente il luogo di nascita);
 - la fotografia del lavoratore;
 - l'indicazione del datore di lavoro;
 - la data di assunzione;
 - in caso di subappalto, l'autorizzazione al subappalto.
- la tessera di riconoscimento dei **LAVORATORI AUTONOMI** deve contenere:
 - le proprie generalità;
 - la propria fotografia;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	27

- l'indicazione del committente.

Alle aree di cantiere avranno accesso esclusivamente i mezzi per il trasporto di persone per il supporto ai servizi, per l'approvvigionamento materiali, per la raccolta dei materiali da smaltire a discarica e per lo smaltimento dei rifiuti assimilati ad urbani e comunque, solo alle persone specificatamente autorizzate. I mezzi dovranno essere parcheggiati in appositi spazi delimitati ed in modo tale da non arrecare intralcio alla circolazione. L'Impresa esecutrice provvederà a rimuovere gli automezzi lasciati incustoditi che causano intralcio alla circolazione. Gli automezzi soggetti ad omologazione, collaudo o verifiche, dovranno essere utilizzati dall'Impresa esecutrice per l'accesso nel cantiere solo se provvisti delle certificazioni prescritte dalla vigente normativa.

Se necessario il capocantiere farà presidiare gli accessi da personale di cantiere al quale verranno date debite istruzioni circa le modalità di libero accesso alle aree di lavorazione di mezzi e di persone. I compiti di controllo accessi potranno essere affidati anche a personale qualificato come "Guardia Giurata" ai sensi dell'art. 22 della L. 646/82 e s.m.i.. Nel caso in cui l'Impresa Affidataria assegni compiti di controllo accessi, l'addetto alla vigilanza disporrà dell'apposito locale da prevedere, per l'esercizio della propria attività (Guardiana di Cantiere), attrezzata con gli standard previsti dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., la cui installazione rientra tra gli oneri dell'Appaltatore.

2.4.4 Segnaletica di cantiere

In tutte le aree interessate dall'intervento, in funzione dello sviluppo dei lavori ed in conformità a quanto previsto dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., deve essere affissa la necessaria segnaletica della sicurezza, rispondente alle caratteristiche di cui alle norme UNI e al D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. (All. XXIV – XXV - XXXII).

La segnaletica da apporre sulle recinzioni deve essere costantemente controllata da un preposto nominato allo scopo dal Direttore di Cantiere, non solo per assicurarne la stabilità e l'ancoraggio alla recinzione stessa bensì per aggiornarla in base alle attività in corso, secondo le indicazioni impartite dallo stesso Direttore. Lo stesso dovrà provvedere alla manutenzione e alla verifica giornaliera della validità della segnaletica, ad inizio e a fine turno, ed aggiornarla in funzione i rischi derivanti delle attività in corso.

La segnaletica non sostituisce le misure di sicurezza di volta in volta necessarie nelle situazioni specifiche, ma assolve nei loro confronti una funzione complementare di assoluta importanza.

2.4.4.1 Cartello di cantiere

Il DPR 380/01 art.27 comma 4 prescrive l'obbligo di esporre il Cartello di cantiere con i dati relativi ai lavori da eseguire e alle relative autorizzazioni. Il cartello identificativo del cantiere sarà collocato, in posizione di facile visibilità, in corrispondenza dei varchi di accesso ai cantieri. L'impresa Affidataria dei lavori ha l'obbligo di esporre il cartello contenente i dati dell'Appalto. La tipologia e dimensione sono stabilite dal Capitolato Speciale d'Appalto di ogni singolo lavoro. Per i lavori pubblici, la Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici del 01/06/1990, n. 1729/UL - "Tabelle informative nei cantieri di lavoro" stabilisce le dimensioni minime del cartello: 1 m di base x 2 m di altezza.

I contenuti minimi del Cartello di cantiere sono definiti dagli:

- art. 105, comma 15 del D. Lgs. 50/2016 prescrive l'indicazione dei subappaltatori, le categorie dei lavori e i dati identificativi delle imprese;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	28

- art. 12 del DM Sviluppo economico del 22 gennaio 2008, n. 37 prescrive l'indicazione delle imprese installatrici e dei progettisti degli impianti tecnici;
- art. 90, comma 7 del D. Lgs. 81/2008 prescrive l'indicazione del coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione e esecuzione dei lavori.

Alla consegna dei lavori è necessario che l'impresa esecutrice dell'opera predisponga il Cartello in prossimità dell'accesso al cantiere. Tale cartello dovrà indicare:

- l'importo delle opere da realizzare;
- le modalità di realizzazione (lavori in economia, appalto chiavi in mano, ecc.);
- gli estremi dell'autorizzazione o permesso di costruire comunale riguardante le opere da eseguire;
- la stazione appaltante (nome ed indirizzo legale);
- l'impresa o le imprese esecutrici (nome ed indirizzo legale);
- le eventuali imprese subappaltatrici (anche di impianti tecnici);
- il nome del progettista architettonico;
- il nome del progettista delle strutture;
- il nome del progettista degli impianti;
- il nome del direttore dei lavori;
- il nome degli eventuali direttori operativi o ispettori di cantiere;
- il nome del coordinatore per la progettazione (in materia di sicurezza);
- il nome del coordinatore per l'esecuzione dei lavori (in materia di sicurezza);
- il nome del direttore di cantiere;
- i responsabili delle imprese subappaltatrici.

Nel caso di appalti pubblici devono essere specificati nel cartello di cantiere anche:

- scomposizione dell'importo dei lavori tra opere a base d'asta e oneri sicurezza;
- categorie di lavoro eseguite;
- ribasso d'asta;
- responsabile del procedimento;
- durata dei lavori.

Il cartello dovrà essere mantenuto durante tutto il periodo di esecuzione dei lavori. Il cartello dovrà recare impresse a colori indelebili le diciture sopra indicate, con le opportune integrazioni e modifiche da apportare, ove occorra, in relazione alle peculiarità delle singole opere. Nella parte inferiore, dovrà essere previsto un apposito spazio per l'aggiornamento dei dati e per le comunicazioni in merito all'andamento dei lavori. In particolare, dovranno essere indicate le eventuali sospensioni ed interruzioni dei lavori, con l'indicazione dei motivi che le hanno determinate, con la previsione circa la ripresa degli stessi e i nuovi tempi di completamento dell'opera.

Di seguito viene riportato un cartello di cantiere tipo per consentire di visualizzare meglio le indicazioni appena elencate.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	29

PFM
NODO DI MILANO

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A. <small>REALIZZAZIONE DEL BLOCCO AUTOMATICO A CORRENTI CODIFICATE 3/3 NELLA TRATTA D.B. POZZUOLO - TREVIGLIO (L.L.) E D.B. POZZUOLO - PJ1 INTERCONNESSIONE A.V. DI TREVIGLIO (D.D.)</small> Cassano d'Adda COMMITTENTE <small>Referente di Progetto</small> DIREZIONE LAVORI <small>Project Manager Direttore dei Lavori Assistente Lavori Responsabile dei Lavori (ai sensi D. Lgs. 81/2008 e s.m.l.) Coordinatore per la progettazione in materia di sicurezza (ai sensi D. Lgs. 81/2008 e s.m.l.) Coordinatore per l'esecuzione dei lavori in materia di sicurezza (ai sensi D. Lgs. 81/2008 e s.m.l.) Estremi della notifica preliminare Numero max lavoratori occupati in cantiere</small> <small>IMPORTO COMPLESSIVO DEI LAVORI DATA CONSEGNA LAVORI DATA CONTRATTUALE ULTIMAZIONE LAVORI</small> IMPRESA ESECUTRICE DEI LAVORI <small>Nominativo impresa</small> IMPRESA SUBAPPALTATRICI <table style="width: 100%; font-size: 0.8em;"> <tr> <td style="width: 50%;">IMPRESA :</td> <td style="width: 50%;">Nominativo impresa</td> </tr> <tr> <td>Lavori di :</td> <td>Natura lavori</td> </tr> <tr> <td>Importo autorizzato €:</td> <td>Importo lavori</td> </tr> <tr> <td>C.C.I.A.A. n.:</td> <td>Inserire</td> </tr> <tr> <td>S.O.A. n.:</td> <td>Inserire</td> </tr> </table>	IMPRESA :	Nominativo impresa	Lavori di :	Natura lavori	Importo autorizzato €:	Importo lavori	C.C.I.A.A. n.:	Inserire	S.O.A. n.:	Inserire	ITALFERR S.p.A. <small>Referente di Progetto</small> <small>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</small> <small>Nominativi</small> <small>Italfer S.p.A.</small> <small>Nominativi</small> <small>Importo lavori Inserire data Inserire data</small> <table style="width: 100%; font-size: 0.8em;"> <tr> <td style="width: 50%;">C.C.I.A.A.</td> <td style="width: 50%;">-</td> </tr> <tr> <td>Direttore di Cantiere</td> <td>Nominativo</td> </tr> <tr> <td>Capo Cantiere</td> <td>Nominativo</td> </tr> <tr> <td>Responsabile per la sicurezza in Cantiere</td> <td>Nominativo</td> </tr> </table> <table style="width: 100%; font-size: 0.8em;"> <tr> <td style="width: 50%;">Direttore tecnico</td> <td style="width: 50%;">Nominativo</td> </tr> <tr> <td>Capo Cantiere</td> <td>Nominativo</td> </tr> <tr> <td>Responsabile per la sicurezza in Cantiere</td> <td>Nominativo</td> </tr> </table>	C.C.I.A.A.	-	Direttore di Cantiere	Nominativo	Capo Cantiere	Nominativo	Responsabile per la sicurezza in Cantiere	Nominativo	Direttore tecnico	Nominativo	Capo Cantiere	Nominativo	Responsabile per la sicurezza in Cantiere	Nominativo
IMPRESA :	Nominativo impresa																								
Lavori di :	Natura lavori																								
Importo autorizzato €:	Importo lavori																								
C.C.I.A.A. n.:	Inserire																								
S.O.A. n.:	Inserire																								
C.C.I.A.A.	-																								
Direttore di Cantiere	Nominativo																								
Capo Cantiere	Nominativo																								
Responsabile per la sicurezza in Cantiere	Nominativo																								
Direttore tecnico	Nominativo																								
Capo Cantiere	Nominativo																								
Responsabile per la sicurezza in Cantiere	Nominativo																								

Figura 2-4 Tipologico Cartello di cantiere

2.4.4.2 Segnaletica di sicurezza

La segnaletica per la sicurezza in nessun caso sostituisce le misure di prevenzione che debbono essere concretamente attuate per prevenire i rischi presenti nelle lavorazioni. I segnali per la sicurezza risultano così suddivisi:

- **segnale di Divieto:** di forma circolare, colore rosso su fondo bianco e simbolo nero; è un segnale di sicurezza che vieta un comportamento dal quale potrebbe derivare un pericolo;
- **segnale di Avvertimento:** di forma triangolare, colore giallo con bordi e simbolo neri; è un segnale di sicurezza che avverte dei potenziali e specifici pericoli rappresentati da materiali, impianti, macchine, ecc.;
- **segnale di Prescrizione:** di forma circolare, colore azzurro e simbolo bianco; è un segnale di sicurezza che prescrive un obbligo determinato (es.: uso di dispositivi di protezione individuale come da simbolo e relativa scritta);
- **segnale di Salvataggio o Soccorso:** di forma quadrata, colore verde e simbolo bianco; è un segnale di sicurezza che indica, in caso di pericolo, l'uscita di sicurezza, il cammino presso un posto di pronto soccorso e l'ubicazione di un dispositivo di salvataggio;
- **segnale Antincendio:** di forma rettangolare, colore rosso e simbolo o scritta in bianco; è un segnale che indica materiale antincendio (es.: idrante, estintore, ecc.).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	30

In aggiunta a quanto sopra elencato, vanno presi in considerazione anche gli eventuali segnali relativi alle sostanze e ai preparati pericolosi che dovranno essere conformi a quanto prescritto dal Regolamento 1272/2008 (Regolamento CLP).

Il datore di lavoro, dopo aver effettuato la valutazione dei rischi, predispone la necessaria segnaletica di sicurezza. Essa deve essere utilizzata al fine di rendere visibili i rischi e per gestire la viabilità e la mobilità sicura di persone e materiali all'interno del cantiere.

Le modalità di utilizzo segnali, la propria intercambiabilità e la loro contestualizzazione sono indicate nel D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e negli appositi allegati. Nei citati allegati sono definiti la forma, la simbologia e i colori dei cartelli da utilizzare: ai cartelli possono essere affiancati gesti e comunicazioni verbali, utilizzabili per situazioni di rischio temporanee e occasionali.

La segnaletica indicante la movimentazione dei mezzi, da e per la viabilità pubblica, dovrà essere conforme al Nuovo Codice della Strada e sarà composta indicativamente:

- per l'accesso ai cantieri, cartelli di avvertimento della presenza di autocarri in uscita, avviso di rallentamento e di pericolo generico fisso;
- per l'uscita dai cantieri, cartelli di avvertimento per chi si immette sulla viabilità ordinaria, avvisi di rallentamento, di stop e di dare precedenza ai mezzi in transito in entrambi i sensi sulla pubblica via.

La segnaletica relativa ai lavori, fatte salve le integrazioni richieste dal CSE nel corso dei lavori, evidenzierà almeno quanto segue:

- estratto generale delle norme di prevenzione degli infortuni, nei punti di accesso del personale ai luoghi di lavoro;
- divieto di effettuare operazioni di manutenzione, pulizia, registrazione su macchine in movimento;
- indicazione della dislocazione degli estintori, nei punti evidenziati dal Piano di emergenza ed antincendio;
- divieto di accesso alle persone estranee al lavoro, all'interno del cantiere.

Lo scopo della segnaletica di sicurezza, è di comunicare in modo chiaro un messaggio che non possa essere equivocado, e nel contempo di attirare immediatamente ed efficacemente l'attenzione delle persone che vi si trovano in prossimità. L'oggetto della comunicazione attraverso la segnaletica di sicurezza è eterogeneo e può riguardare un avviso di pericolo, un'allerta su situazioni pericolose o sulla presenza di oggetti nelle immediate vicinanze, che possano mettere a rischio la vita delle persone o ancora un monito a comportarsi secondo regole specifiche a tutela della propria e altrui salute e sicurezza.

La segnaletica di sicurezza deve essere efficace. Non deve essere posta vicino ad altri cartelli che possano distogliere l'attenzione o fuorviare il messaggio, a meno che non siano previsti dalla normativa. Non devono essere deteriorati o posizionati in luoghi poco visibili o non sufficienti ad individuare tempestivamente il pericolo. Devono essere progettati secondo la norma di legge.

La segnaletica deve essere mantenuta in ottimo stato e nel caso sostituita. I lavoratori non possono ignorare la segnaletica né possono rimuoverla o spostarla senza autorizzazione, come riferisce l' art.20, comma 2, lett. f, D.Lgs 81/08.

La collocazione della segnaletica è strettamente correlata alla caratteristica di efficacia. Per poter essere efficace, un segnale deve essere subito visibile e inequivocabile. Per questo motivo non si devono mettere

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**









COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	31

molti cartelli ravvicinati, specie se forniscono messaggi contraddittori. La segnaletica deve inoltre essere messa in tutti gli ambienti in cui sussiste il pericolo o si vuole dare un avviso per la sicurezza delle persone (ad esempio la collocazione delle vie di fuga o degli estintori).

La segnaletica stradale per le attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare è regolamentata dal Decreto Interministeriale 22 gennaio 2019 inerente “l’individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare”, pubblicato sulla G.U. n.37 del 13 febbraio 2019.

I gestori delle imprese appaltatrici e delle infrastrutture coinvolte nei lavori, hanno gli stessi obblighi dei datori di lavoro nelle aziende: tutelare la sicurezza e la salute dei propri lavoratori. Essi devono utilizzare specifica segnaletica di sicurezza e informare il personale del significato della segnaletica stessa. Devono inoltre assicurarsi che tutti i mezzi utilizzati nei lavori in corso siano segnalati con segnaletica supplementare a luce lampeggiante, o pannelli luminosi, o segnali a messaggio intermittente, a seconda della strada e del tipo di intervento.

I cartelli saranno almeno i seguenti:

	Pericolo generico	In abbinamento al rischio specifico, verrà sistemato all’accesso delle aree di lavoro, lungo i percorsi ed in punti specifici, per richiamare l’attenzione degli addetti e di terzi presenti in aree confinanti.
	Tensione elettrica pericolosa	Per indicare la presenza di cavi elettrici in tensione, in adiacenza alle aree di lavoro, presenza della TE sovrastante.
	Pericolo di morte	Per indicare ad esempio la presenza di cavi elettrici in tensione a tutti gli operatori di macchine e/o parti di esse poste in prossimità dei cavi, sulle recinzioni che confinano con il binario in esercizio, la presenza di linee elettriche aeree.
	Pericolo di carichi sospesi	In prossimità delle aree operative dove si effettua la movimentazione di carichi con apparecchi di sollevamento.
	Pericolo schegge	In tutte le zone in cui tale rischio è possibile, in particolare nelle aree di lavorazione in cui si svolgono attività di preparazione del ferro, di saldatura, di casseratura e delle demolizioni.
	Caduta materiali dall’alto	Al di sotto delle aree di lavoro poste ad altezza superiore ai 2 metri.
	Rischio biologico	Per i lavori di allaccio alla rete fognaria, nell’installazione del cantiere, o per contatto con materiali organici, carcasse di animali, nei lavori sui piazzali, ecc..
	Pericolo di inciampo	Nelle aree operative che presentano superfici irregolari, avvallamenti o materiali ed attrezzi posti lungo i percorsi pedonali.

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	32

	Caduta dall'alto	In aree di lavoro poste ad altezza superiore ai 2 metri.
	Materiale infiammabile	Nei depositi di prodotti chimici, gas tecnici e vernici.
	Sostanze nocive irritanti	Nelle aree di deposito e nelle aree operative ove si utilizzano additivi per cemento, vernici, solventi, ecc..
	Ribaltamento delle macchine operatrici	In tutte le aree dove si eseguono movimenti di terra, scavi e sui cigli di scarpate o rilevati.
	Schiacciamento delle mani	In tutte le zone in cui il rischio è possibile, in particolare nelle aree in cui si effettuano le lavorazioni delle carpenterie metalliche, la preparazione del ferro, la preparazione dei casseri.
	Vietato fumare o usare fiamme libere	In corrispondenza di aree caratterizzate dalla presenza di materiali infiammabili o combustibili (vernici, bombole di gas tecnici).
	Divieto di inquinare	In prossimità delle aree operative in cui è previsto l'uso di liquidi contaminanti o deposito di materiali di risulta nel caso in cui provenga dalla demolizione di traverse e sostituzione di tratti di binari.
	Divieto di rimuovere le protezioni ed i dispositivi di sicurezza	Nelle aree di lavorazione in cui si usano apparecchiature i cui organi in movimento, in caso di rimozione delle protezioni di sicurezza, possono causare tagli, cesoiamento e ferite agli arti.
	Divieto di passare sotto carichi sospesi	In prossimità delle aree in cui si effettua la movimentazione di carichi con apparecchi di sollevamento.
	Divieto di sostare nel raggio d'azione dell'escavatore	In prossimità di aree di lavoro in cui si utilizzano mezzi dotati di braccio meccanico con attrezzi di scavo (martellone, escavatore, ecc.).
	Divieto di accesso alle persone non autorizzate	In corrispondenza dei punti di accesso ai Cantieri, ai depositi ed alle aree di lavoro che espongono a rischi particolari.
	Divieto di spegnere con acqua	Nei pressi dei quadri elettrici.







**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	33

	Divieto di salire e scendere all'esterno del ponteggio	In corrispondenza delle aree in cui si utilizzano trabattelli o ponteggi o per lavorazioni in quota superiore ai 2 metri.
	Divieto di passare sotto i carichi sospesi dai ponteggi	In corrispondenza delle aree in cui si utilizzano trabattelli o ponteggi o per le lavorazioni in quota, nelle aree dove si esegue movimentazione materiali con autogru.
	Non gettare materiali dall'alto	In corrispondenza delle aree di posa in opera di materiali ad altezza superiore ai 2 metri.
	Vietato passare o sostare sotto il raggio di azione dell'autogru	Nelle aree operative di scarico e movimentazione materiali con bracci meccanici.
	Controllo trimestrale delle funi	Collocato nelle aree di movimentazione materiali con apparecchi di sollevamento.
	Protezione al capo con casco	Uso obbligatorio in tutte le aree operative, sempre ed in qualunque condizione di lavoro.
	Protezione agli occhi	Uso obbligatorio quando si eseguono i lavori di saldatura o taglio di materiali che provocano proiezione di schegge, schizzi, scintille.
	Protezione del viso	Uso obbligatorio in tutte le aree operative a rischio di proiezione schegge, schizzi, scintille.
	Protezione dell'udito	Uso obbligatorio nelle aree in cui si effettuano le lavorazioni che comportano l'uso di attrezzature ad azionamento pneumatico o elettriche, ad alto livello di rumorosità.
	Protezione delle vie respiratorie	Uso obbligatorio nelle aree lavorative dove è possibile l'inalazione di polveri, gas tossici, vapori da solventi.
	Calzature di sicurezza	Uso obbligatorio in tutte le aree di lavoro. Sono del tipo a sfilamento rapido per addetti operanti in piazzale.
	Guanti di protezione	Uso obbligatorio in tutte le aree operative, di tipologia diversa in funzione del rischio al quale si è esposti.

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	34

	Protezione del corpo	Uso obbligatorio in tutte le aree operative, del tipo ad alta visibilità per i lavori in piazzale ed in linea.
	Protezione individuale obbligatoria contro le cadute	Uso obbligatorio. Da indossare durante il montaggio e lo smontaggio del ponteggio di strutture utilizzando ponti sviluppati e in tutte le situazioni che espongono al rischio di caduta dall'alto.
	Percorso / uscita d'emergenza	All'interno dei prefabbricati di Cantiere o comunque negli spazi interni di Cantiere, per indicare i percorsi e le uscite d'emergenza più vicine verso i luoghi sicuri dal pericolo di incendio e soffocamento.
	Primo soccorso	All'esterno del posto adibito a locale di medicazione ed in tutte le aree/prefabbricati ove siano reperibili i pacchetti di medicazione o i presidi sanitari.
	Estintore	Nelle zone a rischio di incendio, presso le aree di deposito, i prefabbricati di servizio (spogliatoi, servizi, ecc.), secondo le indicazioni del Piano di emergenza e nelle aree dove si usano prodotti infiammabili.
	Segnalazione di ostacoli o di punti di pericolo (g/n o b/r)	Sulle vie di circolazione, in Cantiere, ad indicare la presenza di ingombri e delimita i percorsi autorizzati per mezzi e persone.

La segnaletica che interessa le situazioni di emergenza ed in generale gli aspetti legati al Piano di emergenza e di primo soccorso sarà predisposta dall'Appaltatore in conformità a quanto previsto dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e sarà evidenziata nel proprio POS, come prescritto dal medesimo Decreto.

In generale, affinché la segnaletica possa essere efficace, occorrerà:

- evitare di disporre un numero eccessivo di cartelli troppo vicini gli uni agli altri;
- non utilizzare un segnale luminoso nelle vicinanze di un'altra emissione luminosa poco distinta;
- non utilizzare contemporaneamente due segnali luminosi che possano confondersi;
- non utilizzare un segnale sonoro se il rumore di fondo è troppo intenso;
- non utilizzare contemporaneamente due segnali sonori.

Nel caso di segnali gestuali e/o comunicazioni verbali, il segnalatore deve indossare o impugnare uno o più elementi di riconoscimento adatti, come giubbotto, casco, palette, ecc..

I cartelli andranno predisposti tenendo conto di eventuali ostacoli, ad un'altezza e in una posizione appropriata rispetto all'angolo di visuale, all'ingresso della zona interessata, nel caso di rischio generico, o nelle immediate vicinanze del rischio specifico o dell'oggetto che si intende segnalare, in posto ben illuminato e chiaramente visibile. Ferme restando le disposizioni di cui al citato decreto, in caso di cattiva illuminazione naturale, sarà

opportuno utilizzare colori fosforescenti, materiali riflettenti o illuminazione artificiale. I lavoratori debbono essere adeguatamente formati e informati sul corretto utilizzo e sul significato dei segnali.

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	35

2.4.4.3 Cartello Opera

In prossimità di ogni opera di progetto si prevede l'uso di cartelli indicanti:

- la Provincia
- il Comune
- l'Aerea Funzionale
- il Campo Base di Riferimento
- Numero Unico Emergenza Sanitaria
- l'accesso EST
- l'accesso OVEST
- la progressiva chilometrica di progetto
- la WBS ed il codice opera
- Aziende che costituiscono il Raggruppamento Temporaneo di Imprese – RTI
- Numero telefonico del centralino del RTI per la gestione delle emergenze.

 RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE		ACCESSO EST
LINEA PESCARA-BARI, RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA Lotto 2-3 - Raddoppio Termoli-Ripalta		XX
COMUNE DI: CAMPOMARINO	Provincia di: CB	ACCESSO OVEST
AREA FUNZIONALE: AREA 01	CAMPO BASE DI RIFERIMENTO CO 02	YY
NUMERO UNICO EMERGENZA SANITARIA 112		CHILOMETRICA DI PROGETTO: 02 + 575
RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE (R.T.I.) IMPRESA MANDATARIA  D'AGOSTINO COSTRUZIONI GENERALI IMPRESE MANDANTI  ReseArch COSTRUZIONI  ATLANTE CENTRALINO DEL R.T.I. PER LA GESTIONE DELLE EMERGENZE 000.00.00.000		WBS/CODICE OPERA VI02



Le informazioni riportate nei cartelli sono quelle necessarie per poter individuare in modo univoco l'opera (od il luogo), per poter indirizzare i soccorsi in modo corretto in caso di emergenza. Nell'esercizio ordinario tali cartelli forniscono inoltre le indicazioni necessarie ad identificare l'opera e saranno utili, tanto a chi eseguirà le verifiche ispettive di sicurezza (CSE, ISE, AUSL, Ispettorato del Lavoro, ecc.), quanto a chi effettuerà i normali controlli di conformità (ICQ, DL, DTO, ecc.).

Il cartello opera è integrato inoltre dalla cartellonistica relativa ai rischi ed obblighi presenti generalmente in cantiere, nel caso ne fossero altri oltre quelli sopra rappresentati, il cartello andrà opportunamente integrato,



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	36

come detto però l'efficacia della segnaletica e tanto maggiore quando essa risulta correttamente apposta, sarà necessario quindi riproporre tali segnali in prossimità delle fonti di rischio.

I due cartelli sopra riprodotti verranno integrati con un ulteriore cartello in cui verrà riportata in sintesi la procedura di emergenza adottata dall'Appaltatore per l'allertamento del servizio di soccorso in caso d'infortunio e/o emergenza.

Nel pieghevole che dovrà essere consegnato a tutti, al momento dell'ingresso in cantiere, tale cartello deve essere rappresentato, le indicazioni in esso riportate devono essere chiaramente esplicitate.

2.4.5 Viabilità di cantiere

2.4.5.1 Viabilità esterna di collegamento al cantiere

La tipologia di viabilità necessaria a raggiungere il cantiere è un fattore che può influenzare i collegamenti per il cantiere, limitando gli spostamenti dei mezzi e condizionando le forniture per lo stesso.

L'ingresso e l'uscita dai cantieri dovranno essere chiaramente identificati con opportuna segnaletica conforme a quanto previsto dal Codice della Strada e facilmente accessibili dalla viabilità esterna: è necessario per tale motivo valutare attentamente i sensi di circolazione e i rischi causati dalla presenza del traffico veicolare esterno (v. §11).

Nelle situazioni in cui l'uscita dei mezzi di cantiere risulta più disagiata o in prossimità di tratti in curva, il Direttore di Cantiere provvederà a far sistemare sulla strada, all'esterno del cantiere, uno specchio parabolico per migliorare la visibilità dei mezzi operativi.

Le Imprese esecutrici dovranno provvedere ad una specifica formazione ed informazione degli autisti dei mezzi d'opera in merito alle procedure da rispettare per l'ingresso in cantiere dalla pubblica via o per l'immissione su questa, in uscita sulla viabilità ordinaria.

Per realizzare accessi diretti sulla viabilità pubblica, è necessario ottenere l'autorizzazione dall'Ente Gestore della viabilità in esame. Laddove per esigenze particolari la strada vada temporaneamente interrotta e/o parzializzata, sarà cura dell'impresa esecutrice per il tramite della DL/CSE concordare con il Comune e gli Enti preposti le effettive procedure da attuare e la segnaletica da apporre. Per i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare si faccia riferimento al DI 22/01/2019 (v. §11).

Il transito dei mezzi pesanti lungo le strade di accesso deve tener conto della portata massima consentita dai manufatti esistenti così come indicato dagli enti proprietari. Lungo la viabilità ordinaria in prossimità degli incroci e delle deviazioni dovranno essere posizionati i cartelli stradali indicanti la direzione da seguire per raggiungere i diversi accessi di cantiere.

Lungo la viabilità pubblica in prossimità degli accessi di cantiere e lungo le piste sono posti in opera cartelli la direzione da seguire per raggiungere l'accesso in esso indicato.



ACCESSO CB 01

LINEA PESCARA-BARI RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI – LESINA - Lotto 2-3 - Raddoppio Termoli-Ripalta





LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	37

2.4.5.1.1 Spostamenti tra le aree di cantiere e/o le aree di lavoro

Gli spostamenti degli addetti per raggiungere i cantieri, e da questi le aree tecniche e viceversa, così come il trasporto su gomma dei materiali, avverranno principalmente percorrendo la viabilità ordinaria e, per ragioni di sicurezza, legate alla disponibilità non esclusiva dei piazzali ferroviari o di aree antistanti quelle dei cantieri, tassativamente con autoveicoli di proprietà delle Imprese esecutrici. Dei veicoli deve essere comprovata la piena idoneità conservando in cantiere la copia che ne attesti l'avvenuta verifica periodica di funzionalità, con dichiarazione di buon esito della manutenzione riportata sull'apposito libretto, effettuata da personale abilitato ed autorizzato.

L'Impresa affidataria, all'interno del proprio POS dovrà individuare modalità di circolazione dei mezzi all'interno di ogni cantiere, all'interno delle aree di pertinenza RFI, da rendere operative per tutte le Imprese mandanti, esecutrici e per i fornitori di materiali e servizi tecnici. Le modalità di circolazione indicheranno limitazioni, divieti e tipologia di segnaletica che comunque dovrà essere del tipo previsto dal Codice della Strada. Si dovrà considerare che le manovre di mezzi devono avvenire sempre in sicurezza, assistite nelle condizioni critiche di spazi e di visibilità, da addetti abilitati alle mansioni esecutive di protezione cantiere, in numero sufficiente per mantenere contatti efficaci fra i diversi operatori. Si indicheranno le modalità di utilizzo di dispositivi ottici ed acustici dei mezzi d'opera per il trasporto materiali in modo che essi non interferiscano con la sicurezza dell'esercizio ferroviario né con quella stradale, nelle manovre di uscita sulla viabilità pubblica.

Saranno indicate anche le protezioni (portali, cesate, ecc.) da attuare per la circolazione, lo stazionamento e l'operatività dei mezzi in aree sotto il vincolo di linee, reti, condutture aeree alimentate di qualunque natura presenti (come desunte dalle planimetrie delle interferenze e dai sopralluoghi da effettuare prima dell'inizio dei lavori) dalle quali, in mancanza di protezione, dovrà essere mantenuta una distanza non inferiore a 5 m (fatte salve le condizioni speciali per i casi rientranti nella L. 191/74 e s.m.i.).

La circolazione dei veicoli gommati che si recano nelle aree dedicate di cantiere deve essere regolata con norme il più possibile simili a quelle della circolazione su strade pubbliche. La velocità deve essere limitata e ridotta a passo d'uomo in corrispondenza di attraversamenti di aree presidiate da soggetti terzi e naturalmente quando i mezzi raggiungono le aree di deposito e/o di lavoro.

2.4.5.2 Viabilità interna del cantiere

All'interno del cantiere è prevista la distinzione dei percorsi pedonali da quelli carrabili attraverso barriere new jersey allo scopo installate.

L'Impresa esecuttrice dovrà organizzare i viaggi da e per i cantieri in modo che la circolazione sia controllata e non provochi ostacoli a terzi. Nei cantieri a forte traffico o dove sono presenti condizioni di rischio sarà indispensabile la presenza di uno o più addetti a terra, facilmente riconoscibili, e dotati di indumenti ad alta visibilità che regolino il traffico in entrata e in uscita dalle aree di cantiere.

Per ridurre al massimo le operazioni di manovra dei mezzi è stata prevista la realizzazione di rampe di accesso ai rilevati orientate per senso di marcia, tali rampe verranno realizzate compatibilmente alle necessità di avanzamento dei lavori, in tutti i casi verranno delimitate con barriere di tipo New Jersey in plastica o cemento armato, in funzione dello spazio disponibile e della durata d'impiego della rampa medesima, in ragione anche dei rischi collegati alle attività di movimentazione dei NJ in c.a..



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	38

In generale, i mezzi di cantiere in movimento all'interno dell'area di cantiere devono mantenere il girofaro attivo, procedere a passo d'uomo, considerando non solo il rischio di collisione con altri mezzi, ma anche soprattutto di investimento di addetti che si spostano a piedi. Le manovre di retromarcia dei mezzi di cantiere devono essere segnalate con l'utilizzo dei dispositivi acustici e luminosi di bordo ed essere supportate da telecamera opportunamente installata sul mezzo. I percorsi carrabili devono essere mantenuti costantemente in condizioni di buona percorribilità, con fondo ben compattato e privo di buche e avvallamenti per il transito di mezzi pesanti. Questi devono resistere al transito dei mezzi di cui è previsto l'impiego, con pendenze e curve adeguate alle possibilità dei mezzi stessi. Per il passaggio di mezzi pesanti che raggiungono le aree di deposito ubicate all'interno dell'impianto di cantiere, l'Impresa esecutrice dovrà verificare la robustezza delle coperture dei pozzetti o dei cunicoli che ospitano i sottoservizi o, in alternativa, dovrà proteggerli con pannelli metallici per una migliore distribuzione del carico gravante sulle ruote dei mezzi ed eliminare il rischio di rottura dei tombini.

Le modalità di circolazione e trasporto di mezzi eccezionali o di elementi prefabbricati ingombranti saranno trattate con specifiche procedure da esaminare anche in sede di riunione di coordinamento.

L'Impresa affidataria dovrà verificare i percorsi per la mobilità dei mezzi d'opera in cantiere ed in generale all'interno delle aree di pertinenza RFI con particolare riferimento alle modalità di circolazione, alle limitazioni, ai divieti ed alla tipologia di segnaletica che comunque dovrà essere del tipo previsto dal Codice della Strada. Si dovrà considerare che le manovre dei mezzi devono avvenire sempre in sicurezza, assistite nelle condizioni critiche di spazi e di visibilità, da addetti abilitati alle mansioni esecutive di protezione cantiere, in numero sufficiente per mantenere contatti efficaci fra i diversi operatori. Si indicheranno le modalità di utilizzo di dispositivi ottici ed acustici dei mezzi d'opera in modo che essi non interferiscano con la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Nel procedere al tracciamento delle piste di cantiere occorre sempre considerare che la larghezza dei passaggi e delle rampe deve essere tale da consentire un franco di almeno 0,70 metri oltre la sagoma di ingombro massimo dei mezzi previsti. Qualora il franco venga limitato ad un solo lato, devono essere realizzate, nell'altro lato, piazzole di manovra ad intervalli non superiori a 20 metri una dall'altra, in modo da garantire l'incrocio dei mezzi.

Le piste verranno realizzate secondo le indicazioni di seguito riportate:

- delimitazioni dell'area con idonea recinzione e cancelli di accesso;
- scotico del terreno agrario per uno spessore di circa 30 cm e stoccaggio provvisorio in adiacenza alle piste stesse o nelle aree a tale scopo destinate;
- stesura di uno strato di geotessuto con funzione di separazione;
- posa del fondo mediante l'utilizzo di misto stabilizzato compattato (spessore circa 15 cm);
- strato di collegamento in conglomerato bituminoso.

Nelle zone dove le piste o i percorsi di cantiere intersecano condotte interrato dovrà essere posizionata segnaletica di avvertimento che evidenzia con chiarezza il percorso del sottoservizio; nei tratti in attraversamento dovranno essere disposte piastre metalliche di ampiezza sufficiente a garantire la distribuzione dei carichi e le vibrazioni provocate dal passaggio degli automezzi.

Le zone in prossimità della viabilità pubblica saranno delimitate da recinzioni di protezione e saranno disposti cartelli di cantiere, riportanti il "divieto di accesso ai non addetti", cartelli con la scritta "attenzione uscita automezzi" e "cartelli di segnalazione stradale (specchi parabolici)".



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	39

L'emissione di polvere al transito dei mezzi dovrà essere limitata mediante la bagnatura costante con un incremento nei mesi estivi.

Sarà onere dell'Impresa esecutrice provvedere alla regolare manutenzione delle piste per tutta la durata dei lavori al fine di garantire la corretta viabilità e la sicurezza delle operazioni di lavoro.

In generale, l'art. 108 del D. Lgs. 81/2008 dispone che durante i lavori deve essere assicurata nei cantieri la viabilità delle persone e dei veicoli conformemente al punto 1 dell'allegato XVIII che definisce quanto segue:

- le rampe di accesso al fondo degli scavi di splateamento o di sbancamento devono avere una carreggiata solida, atta a resistere al transito dei mezzi di trasporto di cui è previsto l'impiego, ed una pendenza adeguata alla possibilità dei mezzi stessi;
- l'accesso pedonale al fondo dello scavo deve essere reso indipendente dall'accesso carrabile; solo nel caso in cui non fosse possibile realizzare tale accesso, la larghezza delle rampe deve essere tale da consentire un franco di almeno 70 centimetri, oltre la sagoma di ingombro del veicolo. Qualora nei tratti lunghi il franco venga limitato ad un solo lato, devono essere realizzate piazzuole o nicchie di rifugio ad intervalli non superiori a 20 metri lungo l'altro lato;
- i viottoli e le scale con gradini ricavati nel terreno o nella roccia devono essere provvisti di parapetto nei tratti prospicienti il vuoto quando il dislivello superi i 2 metri;
- le alzate dei gradini ricavati in terreno friabile devono essere sostenute, ove occorra, con tavole e paletti robusti o altri sistemi che garantiscano idonea stabilità;
- alle vie di accesso ed ai punti pericolosi non proteggibili devono essere apposte segnalazioni opportune e devono essere adottate le disposizioni necessarie per evitare la caduta di gravi dal terreno a monte dei posti di lavoro.

L'Impresa esecutrice sarà anche responsabile della regolazione del traffico e della fornitura, installazione e manutenzione dei dispositivi per il controllo dello stesso nelle aree di cantiere ed in prossimità degli accessi. La sosta degli automezzi sui luoghi di lavoro dovrà essere effettuata per lo stretto tempo necessario alle operazioni di carico e scarico e con il mezzo sistemato in maniera tale da non recare intralcio alle lavorazioni, al passaggio di altri veicoli o all'esercizio ferroviario. Per i lavori da svolgersi in interferenza con l'esercizio ferroviario si veda il §10 del presente documento.

Lungo la viabilità di cantiere, sempre per poter individuare con la maggiore precisione possibile il luogo nel quale ci si trova, dovranno essere posizionati ad un interasse massimo di 500 metri un cartello simile a quello Opera sopra rappresentato, in luogo della WBS sarà riportata approssimativamente la chilometrica di progetto ed i due accessi utili più vicini a cui fare riferimento in caso di emergenza.

Il presente PSC fissa i seguenti limiti di velocità:

- Piste di cantiere sgombre da persone e mezzi = 40 Km/h
- Rilevati in genere sgombri sgombre da persone e mezzi = 30 Km/h
- Aree di accesso e manovra dedicate ai mezzi pesanti = 10 Km/h
- Piste di cantiere, aree di manovra, rampe di accesso, rilevati in presenza di personale operante a terra = 5 Km/h

I conducenti sono comunque tenuti ad adeguare la velocità in funzione delle condizioni del fondo stradale, della visibilità, dei mezzi e dei carichi i mezzi impiegati.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	40



I cartelli indicanti i limiti di velocità di 10 e 40 Km/h è previsto siano posti su paline in prossimità degli ingressi, lungo le piste di cantiere dovranno essere posti almeno ogni 500 metri circa sul lato destro se la pista è a senso unico, altrimenti sul lato destro di entrambi i sensi di marcia .

Tutti gli altri segnali saranno posti all'occorrenza su cavalletti in prossimità delle aree interessate dai lavori, in prossimità delle rampe di accesso, tali cartelli dovranno essere periodicamente puliti e nel caso sostituiti, qualora la loro visibilità venga meno.

Lungo i costruendi rilevati, qualora questi assolvessero la funzione di collegamento tra le aree di lavoro e la lunghezza percorribile sia considerevole, tanto che i mezzi possano facilmente superare i limiti di cui sopra indicati, è necessario porre trasversalmente all'asse del rilevato dei new jersey in plastica in senso alternato, così da obbligare i conducenti a ridurre la velocità di percorrenza, il CSE valuterà se e dove applicare tale prescrizione.

 RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	
LINEA PESCARA-BARI, RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA Lotto 2-3 - Raddoppio Termoli-Ripalta	
Comune di: CAMPOMARINO	Provincia: CB
Progressiva chilometrica di progetto: 02 + 575	
Accesso utile lato EST:  CB 01	Accesso utile lato OVEST: CB 02 

Cartello chilometrica Pista di Cantiere



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	41

2.4.6 Logistica di cantiere

Si definiscono servizi igienico-assistenziali quell'insieme di strutture che dovranno essere presenti, sul luogo di lavoro, al fine di consentire il riposo, la protezione dalle intemperie, l'igiene personale ed il ricovero dei lavoratori. Tali locali vengono analizzati nell'Allegato XIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

I baraccamenti necessari sono posizionati in modo funzionale alle esigenze d'uso e di manovra dei mezzi, quanto più possibile lontano dalla viabilità di cantiere o dal raggio d'azione delle eventuali gru presenti. Laddove non sia possibile installare i servizi di logistica all'interno del cantiere, ai lavoratori verrà garantita comunque la possibilità di accedere a servizi igienici nelle immediate vicinanze del cantiere.

Tra i servizi igienico assistenziali si possono annoverare:

- spogliatoi;
- servizi igienici;
- docce;
- gabinetti e lavabi;
- uffici;
- locali di riposo e dormitori;
- refettorio;
- infermeria;
- guardiania.

Le baracche destinate ai servizi igienico-assistenziali ed ai servizi è previsto siano dotate di pavimento sopraelevato di almeno 30 cm dal terreno mediante intercapedini, vespai ed altri mezzi atti ad impedire la trasmissione dell'umidità del suolo. I pavimenti dei baraccamenti hanno superficie unita, ed è previsto siano realizzati con materiale non friabile e di agevole pulizia. I baraccamenti destinati ad alloggiamenti ed a servizi igienici ed assistenziali è previsto abbiano pareti perimetrali atte a difenderli dagli agenti atmosferici. Le tamponature e la copertura delle baracche è previsto siano opportunamente coibentate in modo da garantire all'interno condizioni microclimatiche idonee, anche tramite il contributo di impianti di riscaldamento/condizionamento. I baraccamenti è previsto siano forniti di finestre, che, per numero, ampiezza e disposizione assicurino una buona aerazione ed un'illuminazione naturale adeguata alla destinazione degli ambienti. Le finestre sono munite di vetri ed avere buona chiusura. I baraccamenti è previsto siano convenientemente riscaldati in rapporto alle condizioni climatiche della località. Negli ambienti chiusi è stato vietato il riscaldamento con apparecchi a fuoco libero.

Gli impianti termici previsti sono, in tutti i locali, alimentati elettricamente tipo pompa di calore.

I baraccamenti, nonché i passaggi, le strade interne, i piazzali e, in genere, i luoghi destinati al movimento di persone o di veicoli, sono forniti di illuminazione artificiale sufficiente per intensità e distribuzione delle sorgenti luminose, sia ordinaria che d'emergenza. Sono inoltre illuminati, oppure indicati con speciali lampade, i punti di transito che esponano a particolare pericolo. Gli impianti di illuminazione dei baraccamenti sono concepiti per offrire sufficienti garanzie di sicurezza e di igiene.

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	42



Locale uffici tipo



Locale mensa tipo

2.4.6.1 Spogliatoi

Prima dell'inizio di ogni turno di lavoro, gli addetti si recheranno presso le strutture predisposte e indosseranno gli indumenti da lavoro ed i DPI loro assegnati dal Datore di lavoro. Al termine del turno di lavoro gli addetti rientreranno nelle stesse strutture di servizio e utilizzano gli apprestamenti ivi disponibili per ripulirsi e cambiare gli indumenti di lavoro con abiti civili.

I locali spogliatoi è previsto dispongano di adeguata aerazione, siano illuminati, ben difesi dalle intemperie, riscaldati durante la stagione fredda, muniti di sedili ed essere mantenuti in buone condizioni di pulizia. Gli spogliatoi devono essere dotati di attrezzature che consentano a ciascun lavoratore di chiudere a chiave i propri indumenti durante il tempo di lavoro. La superficie dei locali deve essere tale da consentire, una dislocazione delle attrezzature, degli arredi, dei passaggi e delle vie di uscita rispondenti a criteri di funzionalità e di ergonomia per la tutela e l'igiene dei lavoratori, e di chiunque acceda legittimamente ai locali stessi.

Lo spogliatoio ha una superficie stimata in circa 1,5 mq/addetto ed un'altezza netta non inferiore a 2,40 m.

2.4.6.2 Servizi igienici

I servizi igienici di cantiere è previsto siano ubicati nei prefabbricati ad uso spogliatoio e ufficio o in baraccamenti dedicati o comunque con WC chimici opportunamente installati. La posizione di tutti i prefabbricati ad uso servizi igienici è stata scelta nelle aree prossime alla presenza di pozzetti esistenti per l'allaccio delle strutture alle reti di adduzione acqua e di scarico fognario. La manutenzione e sanificazione delle strutture igieniche è previsto venga effettuata anche più volte al giorno, considerando che le lavorazioni potranno svolgersi su turni diurni e notturni. Tutti i servizi igienici saranno scrupolosamente ripuliti e igienizzati quotidianamente da Impresa esterna. La verifica di tale prescrizione è affidata al preposto per la sicurezza.

2.4.6.3 Docce

Saranno messe a disposizione dei lavoratori docce separate per sesso o comunque utilizzabili in maniera separata. Docce e spogliatoi ~~deve~~ è previsto possano comunicare fra loro. I locali delle docce



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	43

consentiranno a ciascun lavoratore di rivestirsi senza impacci e in condizioni appropriate di igiene.

Le docce è previsto siano dotate di acqua corrente calda e fredda e di mezzi detergenti e per asciugarsi. Il numero minimo di docce è di una ogni dieci lavoratori impegnati nel cantiere (Allegato XIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

2.4.6.4 Gabinetti e lavabi

I locali che ospitano i lavabi è previsto siano dotati di acqua corrente, se necessaria calda e di mezzi detergenti e per asciugarsi. I servizi igienici è previsto siano costruiti in modo da salvaguardare la decenza e mantenuti puliti. I lavabi previsti sono in numero minimo di uno ogni 5 lavoratori e 1 gabinetto ogni 10 lavoratori impegnati nel cantiere. Quando per particolari esigenze vengono utilizzati bagni mobili chimici, questi è previsto che abbiano caratteristiche tali da minimizzare il rischio sanitario per gli utenti.

2.4.6.5 Ufficio

Per soddisfare le esigenze della tenuta dei documenti di cantiere e per fornire una sistemazione logistica alle riunioni che si dovranno tenere tra il Direttore dei Lavori, Coordinatore della sicurezza, Direttore di cantiere e le altre figure responsabili presenti in cantiere sarà predisposto un apposito baraccamento destinato ad ufficio attrezzato sono stati previsti più baraccamenti arredati con: sedie, scrivania ed armadio. I locali uffici sono attrezzati con cassetta medica contenente materiale di pronto soccorso ed inoltre con estintore. Gli uffici prefabbricati sono parimenti muniti di servizi igienici. Tali prefabbricati saranno realizzati a cura dell'Impresa Affidataria.

La superficie di detti locali è stimata in circa 12 mq/addetto ed un'altezza netta non inferiore a 2,40 m.

2.4.6.6 Locali di riposo e dormitori

I dormitori stabili è previsto siano dotati di condizionatori d'aria caldo-freddo, illuminati, dotati di gabinetti e lavabi, cucina, acqua potabile. Sono previsti servizi separati per sesso, letti individuali e non sovrapposti. Per i dormitori con più di 50 posti è stato previsto un ambiente separato con almeno due letti ad uso infermeria.

La loro cubatura dovrà è pari a 9,5 mc/lavoratore e lo spazio fra un posto e l'altro di almeno 0,70 m con divieto di lettini sovrapposti salvo diversa autorizzazione della ASL. Nel caso in cui i letti siano collocati in due file, la distanza tra essi non dovrà essere inferiore a m 1,50.

2.4.6.7 Refettori

In tali locali è assicurata la possibilità di conservare e riscaldare le vivande in adatti posti fissi, nonché di lavare i recipienti. I locali sono attrezzati con sedili, tavoli e riscaldamento al fine di consentire al lavoratore di difendersi dalle intemperie e di consumare i pasti.

2.4.6.8 Infermeria

In caso di infortunio le strutture di cantiere è previsto siano raggiungibili da parte dei mezzi di soccorso pubblico attraverso la viabilità pubblica. Il percorso stradale di accesso deve essere sempre vigilato per



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	44

garantire il libero transito ai mezzi di soccorso. All'interno del locale dovrà essere infermeria è previsto sia esposto, in posizione facilmente visibile, il cartello riportante i numeri di telefono per l'emergenza dei servizi pubblici e/o privati convenzionati per il pronto intervento di soccorso. Nei cantieri base/operativo deve essere sempre garantita l'integrità di una cassetta di PS con tutto il materiale di prima medicazione previsto. Si prescrive la presenza di una cassetta per ciascuna Impresa sotto la responsabilità del rispettivo Capo Cantiere. Questa dotazione consente di effettuare interventi di primo soccorso. Il contenuto della cassetta di pronto soccorso deve, in ogni caso, essere conforme a quanto prescritto dal Decreto Ministeriale 388/2003 e confermato dall'art. 45 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. L'addetto al primo soccorso componente della squadra di emergenza di ogni Impresa deve anch'egli accertarsi con cadenza settimanale della completezza e la validità di quanto contenuto nelle cassette, provvedendo alle necessarie integrazioni del materiale mancante. Il materiale di primo soccorso va comunque tenuto riparato dalla polvere e chiuso ma non a chiave, per consentire un tempestivo utilizzo al momento dell'emergenza e la collocazione nell'ambito delle strutture di cantiere deve essere ben identificata con specifici cartelli facilmente individuabili da tutti gli addetti.

2.4.6.9 Guardiania

I box guardiania è previsto siano posti in prossimità dei cancelli/sbarre di accesso, una finestra posta verso l'ingresso permetterà la sorveglianza dall'interno, dispositivi elettromeccanici permetteranno di manovrare cancelli e sbarre senza che l'addetto alla sorveglianza debba uscire e manovrare a mano tali organi meccanici.

I box è previsto siano dotati di impianto: elettrico, illuminazione interna ed esterna, climatizzatore caldo/freddo e che siano arredati con 1 scrivania ed almeno 2 sedie, armadietto per riporre oggetti personali dell'addetto alla sorveglianza e relativi contenitori per i badge ed i documenti di chi accede temporaneamente al cantiere. L'addetto alla sorveglianza è previsto inoltre venga dotato di dispositivi di comunicazione con la direzione di cantiere, come telefono fisso o cellulare.

Il personale preposto al controllo accessi deve essere in grado d'informare chi accede in cantiere per la prima volta circa le regole dettate dall'Affidataria, a tale scopo consegnerà a ciascuno che entri una copia dell'*opuscolo sicurezza* appositamente predisposto dall'impresa Affidataria.

Il Box è previsto inoltre sia dotati di servizio igienico separato da un locale filtro, esternamente è previsto inoltre sia dotato di pensilina posta a protezione del fronte d'ingresso.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	45



Box guardiania accessi principali tipo

2.4.6.10 Aree di deposito

Nell'ambito del cantiere e nell'aree tecniche/di lavoro potranno essere disponibili le zone per lo stoccaggio e deposito dei materiali da posare. La localizzazione di queste aree, se sarà necessario, dovrà essere preventivamente autorizzata dal CSE/DL in accordo con il Gestore dell'Infrastruttura laddove tali aree siano posizionate nelle vicinanze del tratto di linea interessato ai lavori.

Le aree di deposito è previsto debbano essere recintate perimetralmente e dovranno essere identificate le sub-aree interne in funzione della tipologia di materiali da depositare, con segnaletica di avvertimento del rischio a cui sono esposti gli addetti.

Lo stoccaggio di materiali di costruzione e di allestimento deve essere organizzato in modo tale da eliminare depositi non indispensabili a piè d'opera e che possano costituire intralcio. L'arrivo dei materiali deve avvenire secondo una programmazione che eviti cumuli causa di rischio di infortuni. Lo stazionamento dei mezzi gommati nelle aree operative deve pertanto essere limitato al tempo strettamente necessario all'espletamento dell'attività di carico/scarico. Deve essere privilegiato l'utilizzo di mezzi di dimensioni limitate negli spazi ristretti.

Qualora si renda necessario il deposito di prodotti liquidi speciali, in particolare prodotti che possono incautamente essere sversati, l'Impresa esecutrice dovrà provvedere alla protezione del terreno di appoggio e di deposito, in modo da evitare il rischio di percolazione nel terreno anche per l'azione delle acque di dilavamento o piovane. In alternativa, si possono formare depositi su apposite basi, con grigliati metallici di protezioni completi di vasca di raccolta.

Ogni deposito dovrà essere sempre effettuato in modo razionale e tale da evitare il rischio di crollo o cedimento; i materiali per i lavori di tipo civili saranno accumulati su aree preventivamente spianate e drenate al fine di garantire la stabilità del deposito. Particolare attenzione sarà posta dagli addetti impegnati invece nei lavori in piazzale, per l'accatastamento dei pali che in ogni caso non dovrà superare i 2 m di altezza e delle bobine che dovranno essere sistemate su pianali in legno e con il sistema a triangolo (due alla base ed una sovrastante) contenute in casse o bloccate al piede con idonee zeppe.

Nella movimentazione dei carichi, devono essere usati mezzi ausiliari appropriati a diminuire l'affaticamento dei lavoratori e devono essere seguiti i percorsi pianificati in modo che non interferiscano con zone in cui si trovano addetti alle lavorazioni. Quando ciò non sia possibile, i trasporti e la movimentazione dei carichi



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	46

dovranno essere segnalati mediante indicatori acustici e ottici sistemati a bordo di tutti i mezzi gommati, secondo le disposizioni RFI.

In casi particolari, gli spostamenti dei mezzi gommati dovranno avvenire con l'assistenza di personale a terra, al fine di permettere il controllo delle condizioni di sicurezza nello spazio di manovra, e la verifica del fondo e degli ostacoli presenti su tutto il percorso.

Nei pressi delle aree adibite a deposito deve essere sempre visibile una specifica segnaletica di avvertimento di rischio di incendio e di divieto di fumare o di usare fiamme libere. Pertanto, in prossimità dei depositi di materiali e di apparecchiature devono essere installati, in numero sufficiente e con dislocazione ragionata, estintori di "tipo approvato" dal Ministero dell'Interno per classi A-B-C, idonei anche all'utilizzo su apparecchi sotto tensione elettrica (estintori per classe di fuoco "E"). Semestralmente dovrà essere eseguita la verifica di idoneità.

Nella predisposizione delle aree di deposito si deve tenere conto delle seguenti indicazioni da considerare come minime e da integrare e completare, secondo la propria organizzazione, da parte dell'Impresa esecutrice tramite il proprio POS:

- l'area di stoccaggio materiali va delimitata con parapetti costituiti da materiali in perfette condizioni di manutenzione e fissati in modo da garantire idonea resistenza allo sfondamento.
- i materiali devono essere depositati ordinatamente assicurando la stabilità contro la caduta ed il ribaltamento.
- i materiali soggetti a rotolamento devono essere bloccati.
- le distanze fra i materiali accatastati devono garantire libertà di movimento lasciando un franco rispetto alle sagome di ingombro di almeno 70 cm.
- i materiali devono essere posti su bancali in legno in buono stato di conservazione per agevolare il passaggio delle funi sotto ai carichi da sollevare.
- nelle zone di deposito devono essere esposti avvisi ed istruzioni per lo stoccaggio ed il deposito dei materiali. La segnaletica deve essere conforme al Capo I, Titolo V del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., Allegato XXV.
- le aree di lavorazione debbono essere ubicate lontano da ponteggi ed apparecchi di sollevamento; in alternativa è necessario costruire un solido impalcato per protezione contro la caduta di materiali.
- evitare che i cavi di alimentazione delle macchine intralci i posti di passaggio e transito.
- segnalare le aree riservate alle lavorazioni ed inibire il passaggio alle persone non autorizzate.
- assicurarsi sempre che le aree di lavorazione siano predisposte in posizioni tali che la distanza minima tra il materiale movimentato e le linee elettriche aeree rispetti le specifiche normative.

2.4.6.10.1 Materiali pericolosi e/o inquinanti

2.4.6.10.1.1 Rifiuti

Il D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., definisce "rifiuto": qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi (art. 183 comma 1 lettera a). Ai fini dell'attuazione della parte quarta del D. Lgs. 152/2006 i rifiuti sono classificati, secondo l'origine, in rifiuti urbani e rifiuti speciali e, secondo le caratteristiche di pericolosità, in rifiuti pericolosi e rifiuti non pericolosi.

I rifiuti prodotti sono classificati dai produttori che operano nel cantiere a seconda della natura della lavorazione/attività d'origine e della tipologia del rifiuto, in base alle modalità ed ai codici di classificazione CER riportati nell'Allegato D del TUA, così come modificato dalla Decisione 2014_955_UE.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	47

I principali rifiuti prodotti in cantiere risultano di origine SPECIALE (pericolosi e non), come ad esempio:

- CER 17 05 04 Terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03;
- CER 17 01 01 Cemento;
- CER 17 09 04 Rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03;

I rifiuti prodotti dovranno essere smaltiti sulla base di quanto definito dalla normativa vigente in materia (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.):

- conferimento a terzi autorizzati;
- conferimento ai soggetti che gestiscono il servizio pubblico di raccolta dei rifiuti solidi urbani con i quali sia stata stipulata apposita convenzione.

Il produttore dei rifiuti compila, ove applicabile, il registro di carico e scarico e, per ogni conferimento di rifiuti, compila i formulari di identificazione rifiuti (FIR).



Contenitore per rifiuti come legname e carta



Contenitore per olii esausti

I rifiuti provenienti dalle lavorazioni dovranno essere stoccati all'interno di appositi contenitori, in funzione della loro natura, il codice del rifiuto dovrà essere riportato su cartello affisso in prossimità del contenitore stesso. In prossimità dei contenitori dovranno essere resi sempre disponibili estintori di adeguata capacità. Idonea cartellonistica di sicurezza dovrà essere apposta in prossimità dei contenitori.

2.4.6.10.1.2 Sostanze pericolose

Una sostanza o miscela che corrisponde ai criteri relativi ai pericoli fisici, per la salute o per l'ambiente definiti nelle parti da 2 a 5 dell'allegato I al Reg. (CE) N. 1272/2008, è considerata pericolosa ed è classificata nelle rispettive classi di pericolo contemplate in detto allegato.

Qualora nell'allegato I le classi di pericolo siano differenziate in base alla via di esposizione o alla natura degli effetti, la sostanza o miscela è classificata secondo tale differenziazione

Le sostanze e le miscele sono immesse sul mercato solo se rispettano il presente regolamento.

Le sostanze pericolose detenibili in deposito non dovranno eccedere le quantità limite stabilite dalla normativa vigenti, fatte salve tutte le prescrizioni previste in termini di sicurezza contro gli incidenti rilevanti.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	48

Ogni sostanza pericolosa e/o inquinante dovrà essere corredata di scheda tecnica di sicurezza del fabbricante riportante (REACH):

- SEZIONE 1: identificazione della sostanza/miscela e della società/impresa;
- SEZIONE 2: identificazione dei pericoli
- SEZIONE 3: composizione/informazioni sugli ingredienti
- SEZIONE 4: misure di primo soccorso
- SEZIONE 5: misure antincendio
- SEZIONE 6: misure in caso di rilascio accidentale
- SEZIONE 7: manipolazione e immagazzinamento
- SEZIONE 8: controllo dell'esposizione/protezione individuale
- SEZIONE 9: proprietà fisiche e chimiche
- SEZIONE 10: stabilità e reattività
- SEZIONE 11: informazioni tossicologiche
- SEZIONE 12: informazioni ecologiche
- SEZIONE 13: considerazioni sullo smaltimento
- SEZIONE 15: informazioni sulla regolamentazione
- SEZIONE 16: altre informazioni

Sulla base di tali schede, l'impresa Affidataria e le relative imprese Esecutrici, dovranno provvedere ad una valutazione del rischio, all'interno dei Piani Operativi di Sicurezza, relativa a:

- possibili interazioni tra sostanze (reazioni, produzione di polveri, vapori, ecc.);
- effetti ambientali;
- effetti sull'uomo.

Tutti i recipienti contenenti sostanze pericolose e/o inquinanti dovranno essere provvisti di apposite etichette, conformi alle normative vigenti in materia di imballaggio ed etichettatura di sostanze pericolose. Tali recipienti dovranno essere ben chiusi e di idonea robustezza, avere idonei accessori per la presa e la movimentazione e per consentire, laddove possibile, operazioni di travaso in sicurezza. Sarà vietato il riutilizzo di recipienti che abbiano contenuto materiali corrosivi o infiammabili per sostanze diverse da quelle originali.

Il deposito di contenitori portatili di sostanze gassose dovrà predisporre attraverso apposite rastrelliere munite di catene di trattenimento, a scomparti separati per i diversi tipi di gas, poste lontano da fonti di calore e da zone di movimentazione di materiale.

Detti contenitori dovranno essere muniti di manometri, valvole, cappellotti di protezione e quant'altro previsto dalla normativa vigente al fine di garantirne l'uso e lo stoccaggio in sicurezza. Si dovrà inoltre predisporre apposita segnaletica riportante la natura delle sostanze presenti, il divieto di fumare ed usare fiamme libere.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	49

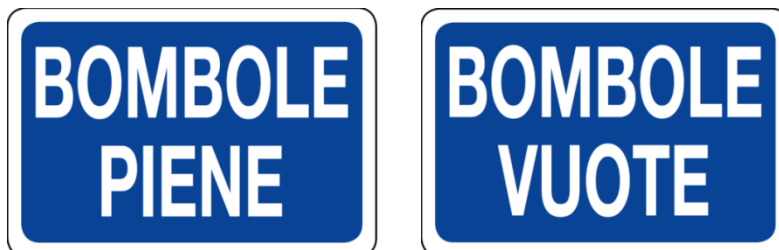


In prossimità delle zone di deposito dovranno predisporre appositi presidi antincendio e dovrà essere disponibile il materiale per l'assorbimento e la neutralizzazione di eventuali sversamenti.

2.4.6.10.1.3 Deposito e stoccaggio temporaneo

Lo stoccaggio di materiale pericoloso e/o inquinante dovrà essere effettuato in luoghi opportunamente predisposti per evitare i rischi di incidenti e/o possibili contaminazioni.

Il Capo Cantiere deve individuare una zona protetta, almeno con tettoia, dove sistemare i depositi delle bombole di gas tecnici e di GPL. Il luogo di deposito deve essere ventilato, lontano da quelli del loro utilizzo e da eventuali fonti di calore (fiamme, calore solare intenso e prolungato). Le bombole piene devono essere separate da quelle vuote e sistemate negli appositi spazi opportunamente divisi e segnalati; devono essere sempre collocate verticalmente e legate alle rastrelliere, alle pareti o sul carrello apposito, in modo che non possano cadere.



Le valvole di protezione, i tubi, i cannelli e gli attacchi devono essere mantenuti in condizioni di perfetta efficienza, occorre avere cura di non sporcare con grasso od olio le parti delle teste delle bombole e proteggere da calpestio o da altri danni meccanici i tubi flessibili. Deve essere evitata qualsiasi fuoriuscita di gas. Al termine delle lavorazioni le bombole in pressione devono essere immediatamente chiuse mediante le apposite valvole.

I contenitori vuoti di prodotti chimici devono essere temporaneamente depositati in luoghi delimitati e identificati come zone a rischio e successivamente conferiti allo smaltimento nel rispetto delle Disposizioni del D. Lgs. 152/2006; è vietato utilizzare i fusti esauriti delle sostanze pericolose per altri usi, disperderli



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	50

nell'ambiente o miscelarli con i rifiuti di tipo urbano. Eventuali operazioni di travaso da contenitori di maggiori dimensioni a recipienti più piccoli devono essere eseguite con cautela, al fine di evitare l'uscita accidentale di prodotti liquidi. Per tale operazione i lavoratori addetti devono utilizzare i dispositivi di protezione individuale secondo quanto prescritto dal fabbricante e secondo quanto riportato nelle schede di sicurezza del prodotto, che devono essere sempre reperibili nei documenti di cantiere. Le operazioni di travaso e la preparazione di composti contenenti solventi e altre sostanze volatili devono essere eseguite all'aperto o all'interno di locali adeguatamente ventilati.

I prodotti suscettibili di reagire chimicamente tra di loro, provocando la formazione di sostanze pericolose, od esplosioni, incendi, devono essere immagazzinati e conservati in luoghi separati ed isolati gli uni dagli altri. Le modalità di deposito, trasporto, manipolazione di prodotti chimici potenzialmente dannosi devono essere rese note, a cura del proprio RSPP, a tutto il personale addetto, tenuto conto delle concentrazioni, delle caratteristiche dell'ambiente di lavoro e della presenza eventuale di macchine o impianti termici o elettrici. Seguendo le indicazioni comunicate dai fabbricanti, le modalità di manipolazione ed uso devono essere completate con:

- il richiamo alle norme di igiene personale da seguire e l'indicazione dei mezzi messi a disposizione per attuarle;
- le istruzioni sul comportamento da tenere in caso di fughe o versamento dei prodotti usati e nei casi in cui i prodotti vengano a contatto con gli occhi o altre parti del corpo o con gli indumenti, oppure siano inalati o ingeriti;
- le specificazioni dei mezzi antincendio eventualmente necessari;
- le istruzioni per lo smaltimento dei residui di lavorazione, che deve avvenire in relazione a rischi per la salute o di esplosione ed incendio, mediante mezzi specifici e con destinazione finale a discariche autorizzate e idonee per categoria di rifiuto.

Si dovrà individuare, in funzione della tipologia dei rifiuti presenti, idoneo luogo di deposito temporaneo, tenendo conto di caratteristiche strutturali e funzionali: il deposito temporaneo dovrà avere caratteristiche tali da poter detenere i rifiuti in condizioni di sicurezza al fine di evitare danni ambientali e rischi in genere (generazione e ristagno di gas e/o vapori, stabilità dei cumuli e/o dei contenitori, etc.). Dovranno allocarsi nello stesso o nei pressi dello stesso apposite attrezzature (mezzi estinguenti, doccia lava-occhi, assorbitori, presidi di emergenza, ecc.);

Anche la segnaletica di avvertimento è molto importante per la corretta tenuta del deposito temporaneo: i recipienti, fissi e mobili, devono essere opportunamente contrassegnati con etichette o targhe, apposte sui recipienti stessi o collocate nelle aree di stoccaggio, atti ad evidenziare la natura e la pericolosità dei rifiuti; detti contrassegni devono essere ben visibili per dimensioni e collocazioni (anche negli imballaggi utilizzati per il trasporto).

Sui rifiuti pericolosi, oltre l'indicazione del codice CER e la descrizione, è apposta l'etichettatura indicante il rifiuto pericoloso → lettera "R" nera su sfondo giallo, caratteristiche di pericolosità – HP (Regolamento 1357_2014 del 18-12-2014) e ulteriori eventuali informazioni richieste dalla normativa o dalla committenza. Il deposito di rifiuti non deve causare sollevamento di polveri (si usino teloni e coperture), ed esso va delimitato e reso riconoscibile dal personale di cantiere.

Il deposito temporaneo dovrà avvenire per categorie omogenee di rifiuti.

Qualora il deposito sia ubicato in un locale chiuso, è necessario garantire un'aerazione permanente adeguata.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	51

E' inoltre necessario che siano segnalate le informazioni comportamentali per un corretto stoccaggio e per le emergenze, i primi interventi in caso di contaminazione accidentale, gli interventi necessari per bonificare il suolo da eventuali rifiuti fuoriusciti, le modalità di spegnimento degli incendi, eventuali altre informazioni che si riterrà utile fornire in funzione delle particolari caratteristiche dei rifiuti presenti.

Si dovrà ricorrere all'utilizzo di idonei contenitori per lo stoccaggio temporaneo dei rifiuti, in base alle tipologie prodotte.

Occorrerà predisporre all'interno del deposito delle vasche di contenimento per le diverse tipologie di rifiuti liquidi stoccati. Sarà opportuno che le vasche di contenimento siano collocate a terra per evitare urti accidentali che possano provocarne la caduta.

Apposita segnaletica riporterà le caratteristiche di pericolosità previste dall' All. III Reg. 1357/2014 (in vigore da giugno 2015) e da eventuali sue s.m.i.

Ad esempio:

- HP1 «Esplosivo»
- HP2 «Comburente»
- HP3 «Infiammabile»
- HP7 «Cancerogeno»

I rifiuti devono essere raccolti ed avviati alle operazioni di recupero o di smaltimento secondo una delle seguenti modalità alternative, a scelta del produttore dei rifiuti:

- con cadenza almeno trimestrale, indipendentemente dalle quantità in deposito (criterio temporale);
- quando il quantitativo di rifiuti in deposito raggiunge complessivamente i 30 metri cubi di cui al massimo 10 metri cubi di rifiuti pericolosi (criterio quantitativo).

In ogni caso, allorché il quantitativo di rifiuti non superi il predetto limite all'anno, il deposito temporaneo non può avere durata superiore ad un anno.

Per quanto concerne il deposito temporaneo delle Terre e Rocce da scavo, gestite come rifiuto ai sensi del D. Lgs 152/2006, lo stesso dovrà avere le caratteristiche richieste dalla normativa vigente, in particolare dal D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120: Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164.

Le presenti prescrizioni risultano le minime necessarie per la gestione dei rifiuti in cantiere, si dovrà comunque far sempre riferimento alle prescrizioni contenute nella documentazione di progetto ed in particolare all'eventuale PROGETTO AMBIENTALE DI CANTIERIZZAZIONE oltre che ai relativi SISTEMI DI GESTIONE AMBIENTALE applicati sul cantiere.

2.4.6.10.1.4 Depositi di carburanti e combustibili e installazioni soggette al rilascio del C.P.I.

Per tali installazioni, soggette al controllo dei Vigili del Fuoco, sarà necessario richiedere al Comando dei VVF il rilascio del certificato di prevenzione incendi (C.P.I.), secondo le procedure di cui al DPR 151/2011 e s.m.i.. Tali installazioni dovranno essere corredate da coperture, recinzioni ed opportuna segnaletica che indichi obblighi e divieti.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	52



2.4.6.10.2 Materiali d'opera minuti e/o pregiati

Nelle eventuali aree di deposito che si rendessero necessarie, è possibile prevedere l'installazione di container ad uso magazzino per la custodia di materiali minuti e/o pregiati, di prodotti tecnici che per loro natura non possono essere stoccati all'aperto, nonché attrezzi di ridotte dimensioni.

Il deposito dei materiali avverrà con cadenza compatibile con le esigenze dell'avanzamento lavori e con la disponibilità di spazio nei magazzini che consentano la perfetta conservazione e catalogazione dei materiali. L'interno dei magazzini per i materiali minuti deve essere attrezzato con scaffalature metalliche vincolate a parti fisse ed attrezzate con ripiani idonei a supportare il peso dei materiali accatastati. La portata ammissibile deve risultare evidenziata con segnaletica di avvertimento specifica. L'accatastamento dovrà essere eseguito in modo ordinato collocando nella parte bassa i materiali di maggior peso e volume per agevolare la loro movimentazione mentre per i materiali sistemati sui ripiani alti si dovrà ricorrere ad una scala a pioli evitando strumenti di fortuna per giungere in quota.

La movimentazione dei materiali eccedenti il peso superiore ai 30 kg, dovrà avvenire con mezzi meccanici ausiliari e tutti i percorsi dovranno risultare sempre liberi da ingombri che possano intralciare il loro passaggio.

All'interno del magazzino deve essere presente almeno un estintore regolarmente caricato e verificato semestralmente.

2.4.6.10.3 Materiali di risulta

Il deposito temporaneo di materiali di scarto, compresi quelli destinati al recupero, deve essere effettuato per categorie omogenee, e identificato in funzione della tipologia mediante l'apposita etichetta. Se necessario, il materiale sarà imballato per lo smaltimento secondo le indicazioni del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Le aree di deposito intermedio da predisporre in cantiere saranno adeguatamente allestite ai sensi di quanto previsto dalla normativa vigente (opportunamente perimetrate, impermeabilizzate, stoccaggio con materiale omogeneo, ecc.).

Nel caso in cui, a seguito delle analisi condotte (v. §2.1), il terreno proveniente dallo scavo risulti contaminato, l'Impresa Esecutrice darà immediata comunicazione alla DL e al Committente e procederà alla predisposizione del Piano di utilizzo in conformità al DPR 120/2017 e s.m.i..

Le aree di deposito intermedio delle terre di scavo (quelle non considerate rifiuto speciale pericoloso a seguito di caratterizzazione) in genere sono localizzate in zona adiacente alle aree di scavo. L'Appaltatore e le Imprese Esecutrici potranno utilizzare anche altre zone nell'ambito del cantiere, per la creazione di cumuli di deposito delle terre di scavo, considerando anche la più ampia disponibilità di spazio delle prime fasi di cantiere occupando altre aree libere. Si conferma la prescrizione di recintare i cumuli di terre di scavo per queste fasi transitorie di deposito in attesa del conferimento a discarica.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	53

Il materiale tecnologico smantellato dagli impianti esistenti deve essere restituito a RFI e conservato ordinato e diviso per tipologia fino al completamento dell'iter di valutazione per l'individuazione di quello non più utilizzabile da catalogare come rifiuto. Preventivamente all'inizio dei lavori sarà concordata fra Appaltatore e la Direzione Lavori l'individuazione di uno o più siti in cui depositare il materiale tecnologico tolto d'opera in attesa di restituzione a RFI. L'area di deposito di questo materiale deve essere univocamente identificata con cartellonistica specifica. L'area prescelta deve essere separata dai depositi di materiali da conferire a discarica.

Le operazioni di stoccaggio e accatastamento sia di materiali da porre in opera che di quelli da smaltire devono essere eseguite a regola d'arte per garantire la sicurezza degli addetti impegnati nelle operazioni e per consentire di trasbordare le merci in maniera efficiente, in quanto essi sono esposti ai seguenti rischi principali:

- schiacciamento per ribaltamento, crollo o rotolamento dei cumuli;
- inciampo e caduta;
- investimento dai mezzi di trasporto in movimento e non segnalati.

È necessario verificare che la superficie di appoggio delle aree dove saranno allestiti i depositi siano livellate e non presentino dossi o buche e che l'altezza dei cumuli garantiscano la stabilità. Sistemare le cataste in modo tale da mantenere sempre la possibilità di circolazione tra l'una e l'altra e da consentire la manovra agevole ai mezzi di sollevamento (autogru, carrelli elevatori, ecc.) e ad eventuali mezzi di soccorso nonché il rispetto delle distanze di sicurezza da eventuali infrastrutture presenti.

2.4.7 Impianti di cantiere

Gli impianti usualmente presenti in cantiere sono:

- impianto elettrico e di messa a terra;
- impianto di protezione contro le scariche atmosferiche;
- impianto di illuminazione;
- impianto idrico-sanitario;
- sistema antincendio;
- impianti pneumatici.

2.4.7.1 Impianto elettrico e di messa a terra

L'impianto elettrico deve essere allestito da personale qualificato e abilitato ai sensi del DM 37/2008 e s.m.i. che, al termine delle opere, deve redigere la dichiarazione di conformità dell'impianto. Con il rilascio di tale dichiarazione viene omologato anche l'impianto di messa a terra, ai sensi del DPR 462/2001 e s.m.i.. Senza la dichiarazione di conformità l'impianto elettrico di cantiere non è, pertanto, utilizzabile.

Alla dichiarazione l'installatore deve necessariamente allegare:

- lo schema dell'impianto;
- la relazione con le tipologie dei materiali utilizzati e la copia del certificato di riconoscimento dei relativi requisiti tecnico-professionali;

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	54

- documentazione sulle verifiche strumentali effettuate (ad esempio, degli interruttori automatici e differenziali).

Nel cantiere installato, all'Impresa Appaltatrice verranno assegnati i punti di consegna dell'utenza elettrica da parte dell'Ente Gestore, in base alle esigenze operative. L'Affidataria predisporrà da qui un quadro elettrico derivato, di tipo ASC per installazione all'aperto, di potenza circa 10 kW. Nel caso in cui questa esigenza non possa essere soddisfatta dall'Ente Gestore, l'energia dovrà essere fornita da un apposito gruppo elettrogeno di potenza sufficiente al fabbisogno delle strutture di logistica. Il punto di consegna della fornitura di energia elettrica o l'uscita dal GE comunque dovrà essere considerato dall'Impresa esecutrice come la partenza dell'impianto elettrico di cantiere, da realizzare attenendosi alle norme vigenti. Dovranno essere predisposti anche gli impianti elettrici dei servizi accessori quali prefabbricati per uffici, servizi igienici, ecc.. L'impianto è costituito dal quadro principale affiancato al quadro di consegna e, se necessario, da quadri secondari di cantiere distribuiti secondo necessità, costruiti in serie, muniti di targa indelebile indicante il nome del costruttore e la conformità alle norme. La rete di distribuzione include l'impianto di messa a terra.



Quadri elettrici da cantiere IP65

L'utilizzo di energia elettrica sarà dedicato all'illuminazione, sia all'interno che all'esterno dei locali e dei prefabbricati che occupano i cantieri, all'alimentazione di attrezzature per ufficio, scaldacqua dei servizi nonché per piccole attrezzature da banco. Inoltre, sarà utilizzata per l'illuminazione sui prospetti delle varie strutture all'interno dei cantieri base. Sul quadro elettrico generale a b.t. saranno installati interruttori magnetotermici differenziali per la protezione delle linee sia dai guasti verso terra sia dai cortocircuiti, anche in caso di guasti delle protezioni a valle. Ogni interruttore sarà dimensionato in base alla sezione ed alla lunghezza della linea e su ciascun interruttore sarà indicato chiaramente l'utenza servita. Accanto ad ogni quadro sarà esposto un cartello segnaletico di sicurezza indicante gli specifici avvertimenti, le prescrizioni ed i divieti (in particolare il divieto di impiegare l'acqua per spegnere incendi). Le prese di corrente comunque utilizzate dalle Imprese esecutrici saranno conformi alle norme CEI. Alle prese non dovranno mai essere applicati riduttori o adattatori di alcun genere per moltiplicarne le uscite (prese multiple a grappolo). Tutti i componenti dell'impianto elettrico impegnati a qualunque titolo in cantiere avranno grado di protezione minimo IP55, ad eccezione delle prese a spina di tipo mobile (volanti) e degli apparecchi illuminanti che avranno grado di protezione IP67 (protette contro l'immersione). Le prese a spina saranno protette da



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	55

interruttori differenziali con Idn non inferiore a 30 mA. Nei quadri elettrici ogni interruttore proteggerà al massimo 6 prese. Tutti i quadri di tipo ASC ed i cavi di alimentazione delle attrezzature di cantiere dovranno avere grado di protezione per i lavori all'aperto, in ogni condizione atmosferica.

Gli apparecchi elettrici trasportabili (mobili o portatili) da utilizzare in luoghi ristretti, saranno alimentati a bassissima tensione di sicurezza (trasformatore di sicurezza 220 – 24 V) oppure saranno protetti con separazione elettrica (mediante trasformatore d'isolamento 220 – 220 V). In alternativa saranno utilizzati apparecchi elettrici dotati di sorgente autonoma.

Per la salvaguardia della sicurezza degli addetti, l'Impresa esecutrice dovrà provvedere alla pronta sostituzione delle attrezzature elettriche che dovessero essere danneggiate nel corso dei lavori.

I cavi elettrici avranno guaine isolanti antifiamma ed ignifughe. Quelli posati per terra o comunque soggetti ad usura o a danneggiamento saranno contenuti in una guaina anti-schiacciamento. Il dimensionamento di tutte le linee sarà effettuato secondo i criteri delle norme CEI.

La protezione dal contatto indiretto si effettua mediante la messa a terra di tutti gli elementi metallici (carcasce di macchine, scatole di interruttori, involucri metallici di utensili portatili, ponteggi e casseforme metalliche, gru) suscettibili di trovarsi sotto tensione, oppure utilizzando apparecchiature provviste di sistema a doppio isolamento (classe II).

La messa a terra è il collegamento delle parti metalliche ad un dispersore conficcato nel terreno, in modo che le parti metalliche ed il terreno abbiano lo stesso potenziale. Tutti gli elementi degli impianti suscettibili di venire in contatto con elementi che trasportano energia devono essere messi a terra. Anche le strutture metalliche dei prefabbricati saranno collegate a terra.

Gli impianti di messa a terra devono essere verificati nel rispetto della normativa pertinente prima della messa in servizio e periodicamente ad intervalli non superiori a due anni, allo scopo di accertarne lo stato di efficienza.

Si fa notare che l'impianto elettrico in genere e di terra in particolare dovrà:

- essere progettato da professionista abilitato;
- essere installato da ditta abilitata ai sensi del DM 37/2008 che rilasci la "Dichiarazione di Conformità" (la certificazione dovrà essere conservata in cantiere);
- l'impianto di terra, prima di essere messo in esercizio, dovrà essere verificato dall'installatore che rilascerà la dichiarazione di conformità; la dichiarazione di conformità sarà inviata dal Datore di lavoro (Impresa) entro 30 giorni dal rilascio all'INAIL, ASL o ARPA territorialmente competente; alle stesse autorità vanno inviate eventuali comunicazioni su modifiche sostanziali degli impianti installati;
- avere la manutenzione affidata a ditta abilitata ai sensi della legge citata;
- essere rimosso a fine cantiere (della cessazione dell'impianto deve essere data comunicazione all'autorità competente a cura del Datore di Lavoro).

La dichiarazione dovrà essere sottoscritta dall'impresa installatrice qualificata.

Prima dell'utilizzo dovrà essere effettuata una verifica generale visiva e strumentale delle condizioni di idoneità e integrità delle diverse parti degli impianti e dei singoli dispositivi di sicurezza tenendo conto che le apparecchiature normalmente verranno utilizzate successivamente in più cantieri. Le Imprese Esecutrici



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	56

dovranno trasmettere al proprio personale operante in cantiere ed a tutti i Datori di lavoro delle imprese sub-affidatarie, le norme di comportamento da seguire per l'utilizzo dell'impianto elettrico.

Un esempio di norme comportamentali inerenti all'impianto elettrico è il seguente:

- non intervenire su impianti o parti di impianto sotto tensione: gli interventi possono essere effettuati esclusivamente dal personale specializzato della ditta preposta alla manutenzione dell'impianto stesso;
- quando si presenta un'anomalia nell'impianto elettrico segnalarla subito al responsabile del cantiere;
- non compiere, di propria iniziativa, riparazioni o sostituzioni di parti dell'impianto elettrico;
- disporre con cura i conduttori elettrici, evitando che intralcino i passaggi, che corrano per terra o che possano comunque essere danneggiati;
- verificare sempre l'integrità degli isolamenti prima di impiegare conduttori elettrici per allacciamenti di macchine od utensili;
- l'allacciamento al quadro di utensili, macchine, ecc. deve avvenire sulle prese a spina appositamente predisposte;
- non inserire o disinserire macchine o utensili su prese in tensione;
- prima di effettuare l'allacciamento, verificare che l'interruttore di manovra alla macchina od utensile sia "aperto" (macchina ferma);
- prima di effettuare l'allacciamento, verificare che l'interruttore posto a monte della presa sia "aperto" (tolta tensione alla presa);
- se la macchina o l'utensile, allacciati e messi in moto, non funzionano, o provocano l'intervento di una protezione elettrica (valvola o interruttore automatico o differenziale), non cercare di risolvere il problema da soli, ma avvisare il responsabile del cantiere o l'incaricato della manutenzione.

Inoltre:

- l'impianto deve disporre di protezioni contro le sovratensioni e contro i sovraccarichi;
- l'impianto elettrico deve essere dotato di idonee protezioni contro le scariche atmosferiche;
- l'impianto deve disporre di idonee protezioni contro il contatto accidentale con conduttori ed elementi in tensione;
- è obbligo per l'Impresa esecutrice che le macchine e per gli apparecchi elettrici presenti nel cantiere riportino l'indicazione delle caratteristiche costruttive, della tensione, delle intensità e del tipo di corrente;
- prima dell'utilizzo dell'impianto è necessario che l'Impresa esecutrice effettui una verifica generale visiva e strumentale sullo stesso, dichiarandone l'idoneità all'uso al CSE.
- durante tutta la durata del cantiere, l'Impresa esecutrice dovrà mantenere l'impianto elettrico e di terra in perfette condizioni di efficienza e sicurezza, attraverso interventi manutentivi pianificati ed affidati a personale abilitato, interventi di cui darà evidenza nel POS e che saranno controllati dal CSE.

2.4.7.2 Impianto di protezione contro le scariche atmosferiche

Le strutture metalliche dei prefabbricati e di opere provvisorie esterne (ponteggi delle opere civili, ponti di carico, ecc.), i recipienti e gli apparecchi metallici di notevoli dimensioni, situati all'aperto, dovranno essere



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	57

protetti contro i fulmini. La verifica dell'autoprotezione o della necessità di protezione dovrà essere effettuata da un tecnico abilitato.

Per le effettive modalità di progettazione ed esecuzione occorrerà riferirsi alle Norme CEI relative. Le installazioni ed i dispositivi di protezione contro le scariche atmosferiche dovranno essere periodicamente controllati per accertare lo stato di efficienza, in accordo alle norme CEI relative.

L'impianto di protezione dalle scariche atmosferiche, prima di essere messo in esercizio, dovrà essere verificato dall'installatore che rilascerà la dichiarazione di conformità; la dichiarazione di conformità sarà inviata dal Datore di lavoro (Impresa) entro 30 giorni dal rilascio all'INAIL, ASL o ARPA territorialmente competente. Successivamente, l'impianto dovrà essere opportunamente mantenuto.

2.4.7.3 Impianto di illuminazione

Nel caso in cui le attività di cantiere debbano essere svolte di notte o in ambienti poco illuminati o bui, è necessario predisporre un'illuminazione artificiale di sicurezza: l'illuminazione dei passaggi e dei luoghi di lavoro è indispensabile in quanto, riducendo considerevolmente l'affaticamento fisico e visivo e aumentando il benessere fisiologico degli ambienti di lavoro, contribuisce anche alla riduzione degli infortuni sul lavoro. A tale scopo l'Impresa esecutrice dovrà prevedere l'installazione di un impianto di illuminazione che garantisca, ovunque, livelli superiori ai minimi stabiliti dalla normativa vigente.

L'illuminazione artificiale potrà essere ottenuta tramite:

- un impianto fisso: in questo caso, dovrà avere le stesse caratteristiche dell'impianto elettrico di cantiere.
- un impianto trasportabile: è necessario che, durante lo spostamento di tali apparecchi, avvenga solo dopo aver disattivato l'alimentazione e con cavo di alimentazione del tipo adatto alla posa mobile.
- un impianto portatile: le lampade portatili dovranno essere conformi alle norme CEI ed avere almeno le seguenti caratteristiche:
 - impugnatura in materiale isolante;
 - parti in tensione, o che possano entrare in tensione, completamente protette;
 - protezione meccanica della lampadina.

Devono avere un grado di protezione non inferiore a IP44 e, se utilizzate in luogo conduttore ristretto, dovranno essere alimentate mediante circuiti a bassissima tensione di sicurezza SELV.

In ogni punto delle vie di transito o comunque in ogni zona accessibile con i mezzi deve essere garantita un'illuminazione non inferiore a 5 lux, in ogni punto dei posti di lavoro ordinari un'illuminazione non inferiore a 30 lux e in ogni punto con specifici pericoli un'illuminazione non inferiore a 50 lux. L'illuminazione espressa in lux descrive il flusso luminoso ricevuto dalla superficie illuminata e può essere misurata con un luxmetro. La verifica del livello di illuminazione può essere eseguita, in mancanza di riferimenti più specifici, riferendosi alle modalità indicate nella norma UNI 10380 o UNI EN 12464-1 e 2. L'Impresa esecutrice dovrà procedere al monitoraggio strumentale dei livelli d'illuminamento, ed i risultati dei controlli saranno tenuti a disposizione del CSE e degli organi di vigilanza (ASL, INAIL, ecc.) nell'ufficio di cantiere. La periodicità di tali verifiche dovrà essere evidenziata al CSE, in base alle variazioni di programma e di lavoro.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	58

2.4.7.4 Impianto idrico-sanitario

I cantieri debbono essere forniti di impianti per la fornitura dell'acqua per i lavoratori, per le macchine e per eventuali altri impianti.

In tutte le aree di cantiere, la distribuzione dell'acqua per usi lavorativi deve essere fatta in modo razionale, evitando per quanto possibile l'uso di recipienti improvvisati. Le tubazioni devono essere ben raccordate tra loro e, se non interrato, devono risultare staffate a parti stabili di costruzioni o di opere provvisorie. È vietato il passaggio di tubazioni a fianco dei conduttori o di altre componenti degli impianti elettrici.

Il consumo di acqua in cantiere dovrà considerare le necessità di provvedere, nei periodi di siccità, alla bagnatura delle aree di piazzale ed all'irrorazione dei cumuli di materiali di risulta. Questo intervento è teso ad evitare la dispersione della polvere, anche considerando l'azione della forte ventilazione naturale, al fine di limitare il rischio di immissione del materiale polveroso nelle aree limitrofe, all'esterno del cantiere.

Tutti gli edifici destinati al soggiorno ed al lavoro delle persone devono essere approvvigionati con acqua riconosciuta potabile, per uso alimentare ed igienico. Le reti di distribuzione idrica interna agli edifici devono garantire acqua calda e fredda, essere realizzate con materiali idonei e dotate di valvole di non ritorno sicuramente efficienti nel punto di allacciamento alla rete pubblica. Sono vietati allacciamenti di qualsiasi genere che possano miscelare l'acqua della rete pubblica con acque di qualunque altra provenienza. Nel caso in cui la fornitura di acqua sia distinta in «potabile» e «non potabile» questa dovrà essere opportunamente segnalata agli addetti.

Per usi potabili l'acqua deve essere incolore, limpida, priva di odori e sapori sgradevoli, batteriologicamente e chimicamente pura, nei limiti imposti dalla sanità pubblica. Se l'acqua non risulta potabile, occorrerà verificare che le maestranze abbiano a disposizione acqua potabile per gli usi comuni e in caso di emergenza sanitaria.

L'approvvigionamento può avvenire mediante allacciamento agli acquedotti municipali, previa definizione del relativo contratto: laddove non risulti possibile, sarà necessario utilizzare sistemi alternativi (ad esempio, un serbatoio di adeguata capacità).

La progettazione di un cantiere deve necessariamente occuparsi anche della gestione e allontanamento dei reflui, in funzione della dimensione e della durata dei lavori.

Le acque di scarico possono essere addotte direttamente o previo trattamento (ad esempio, disoleazione) alla fognatura pubblica, ove esistente, o possono richiedere lo stoccaggio in vasche e l'eliminazione successiva attraverso autobotti. In ogni caso, le acque reflue devono essere smaltite con modalità tali da evitare, prevenire e ridurre l'inquinamento del suolo, delle falde e delle acque superficiali nel rispetto delle prescrizioni vigenti in materia. Tutti gli scarichi debbono essere preventivamente autorizzati e rispettare i valori limite di emissione. Gli scarichi possono essere suddivisi in funzione della tipologia di acque reflue scaricate (civili, industriali o meteoriche contaminate) o del recapito, da trattare in conformità a quanto previsto dal D. Lgs. 152/2006.

2.4.7.5 Sistema antincendio

Nei cantieri edili il rischio d'incendio è generalmente limitato ai baraccamenti (spogliatoi, uffici, servizi, dormitori, ecc.) e ai depositi di particolari sostanze e materiali (oli minerali, benzine, vernici, derivati plastici, ecc.) e apparecchiature elettriche (cabina di trasformazione). In questi casi, dovranno essere predisposti estintori portatili da ubicare in luogo facilmente individuabile e raggiungibile e opportunamente



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	59

segnalato. Il tipo di estintore più idoneo dovrà essere valutato in funzione delle particolari condizioni in cui potrà essere usato.

In linea generale, tali mezzi dovranno essere dislocati in prossimità di:

- officine;
- depositi;
- mense;
- cucine;
- dormitori;
- infermerie;
- cabine elettriche;
- spogliatoi;
- distributori di carburante;
- quadro elettrico generale del cantiere;
- zone di deposito materiali infiammabili se previste nel POS;
- zone con lavorazioni che prevedano uso di fiamme libere o saldatrici;
- galleria;
- box sicuri per la gestione delle emergenze in galleria;
- colonnine SOS in galleria;
- mezzi di soccorso per la gestione delle emergenze in galleria;
- mezzi addetti al rifornimento carburante;

Il numero, le capacità e l'ubicazione degli estintori e dei mezzi antincendio devono essere previsti nel Piano Operativo di Sicurezza (POS) e nel Piano di Emergenza redatto dall'Impresa esecutrice.

Gli estintori dovranno essere mantenuti in efficienza e controllati almeno una volta ogni sei mesi da personale qualificato.

Sugli impianti elettrici utilizzare estintori a CO₂, altri tipi di estinguenti possono danneggiare ulteriormente le apparecchiature o risultare pericolosi, in nessun caso deve essere utilizzata acqua.

2.4.7.6 Impianti pneumatici

Tali impianti forniscono l'aria compressa necessaria per vari servizi e devono essere realizzati secondo le prescrizioni del D. Lgs. 93/2000 e s.m.i. e dell'allegato V, Parte II, punto 1, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Occorre prevedere l'uso di dispositivi di sicurezza antistrappo lungo le tubolature in corrispondenza dei giunti.

2.4.8 Macchine ed attrezzature di cantiere

Secondo quanto riportato all'art. 69 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. per attrezzatura di lavoro si intende qualsiasi macchina, apparecchio, utensile o impianto, inteso come il complesso di macchine, attrezzature e componenti necessari all'attuazione di un processo produttivo, destinato ad essere usato durante il lavoro. Per ogni attrezzatura di lavoro, il datore di lavoro dovrà valutare i requisiti di sicurezza posseduti dalla stessa in base all'articolo 70 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e garantire nella messa a disposizione e uso:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	60

- l'adozione di misure tecniche e organizzative che riducano al minimo i rischi nell'uso dell'attrezzatura;
- la manutenzione e il controllo dell'attrezzatura;
- informazione, formazione e addestramento del personale addetto all'uso dell'attrezzatura;
- eventuali verifiche periodiche, ove previste.

Nella scelta dell'attrezzatura di lavoro il datore di lavoro deve tener conto non solo della tipologia del lavoro da svolgere, ma anche delle esigenze in termini di salute e sicurezza necessarie a tutelare i lavoratori che le utilizzano o che ne sono esposti.

Le attrezzature messe a disposizione dei lavoratori devono essere conformi a specifiche disposizioni legislative e regolamentari di recepimento delle direttive comunitarie di prodotto (marcatura CE, art. 70 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.). Nel caso in cui l'attrezzatura di lavoro sia stata costruita in assenza di disposizioni legislative e regolamentari di riferimento o prima della emanazione di norme legislative e regolamentari di recepimento delle Direttive comunitarie di prodotto, l'attrezzatura deve essere conforme ai requisiti generali di sicurezza di cui all'Allegato V del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. A questo gruppo di attrezzature appartengono ad esempio:

- macchine, apparecchi, utensile o impianti di processo messi a disposizione dei lavoratori antecedentemente il 21/09/1996;
- macchine ordinarie da ufficio messe a disposizione dei lavoratori antecedentemente il 31/12/1996;
- apparecchi a pressione messe a disposizione dei lavoratori antecedentemente il 30/05/2002;
- trabattelli e scale, in quanto costruite in assenza di disposizioni legislative di recepimento delle direttive comunitarie di prodotto.

Queste attrezzature di lavoro non recano marcatura CE, sono prive di dichiarazione di conformità CE e, in molti casi, risultano carenti di supporti informativi per l'uso e la manutenzione. Il datore di lavoro in questo caso deve corredare l'attrezzatura di apposite istruzioni d'uso e libretto di manutenzione.

Tutte le attrezzature utilizzate in cantiere dovranno essere conformi alle prescrizioni tecniche del D. Lgs. 17/2010 e s.m.i. (Direttiva macchine) ed avere la marcatura CE o all'Allegato V del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Le procedure d'installazione, manutenzione, utilizzazione, riparazione e regolazione della macchina dovranno avvenire secondo quanto stabilito nel Libretto d'Uso e Manutenzione.

Le informazioni e le istruzioni d'uso devono risultare comprensibili ai lavoratori interessati.

Il datore di lavoro dovrà provvedere, inoltre, affinché i lavoratori incaricati dell'uso delle attrezzature che richiedono conoscenze e responsabilità particolari di cui all'articolo 71, comma 7 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., ricevano una formazione, informazione ed addestramento adeguati e specifici, tali da consentire l'utilizzo delle attrezzature in modo idoneo e sicuro, anche in relazione ai rischi che possano essere causati ad altre persone.

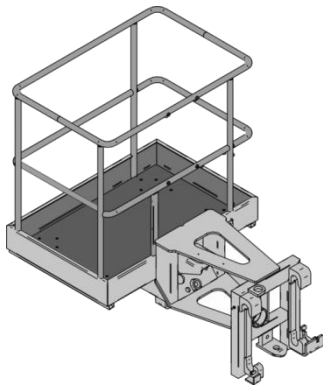
Per determinate attrezzature di lavoro oltre a formazione, informazione e addestramento è prevista una specifica abilitazione degli operatori (ad esempio, piattaforme di lavoro mobili elevabili, gru a torre, ecc.). L'installazione e la rimozione di alcune componenti sui macchinari, come i cestelli per eseguire i lavori in quota montati sui sollevatori idraulici telescopici, deve essere affidata solo a personale esperto, formato ed informato circa l'uso della specifica macchina con cui essi sono chiamati ad operare.

Alcuni fabbricanti di sollevatori prevedono il ricorso a dispositivi meccanici di bloccaggio/sicurezza oltre a quelli idraulici comandabili dalla cabina, è quindi di fondamentale importanza che il ricorso a tali dispositivi

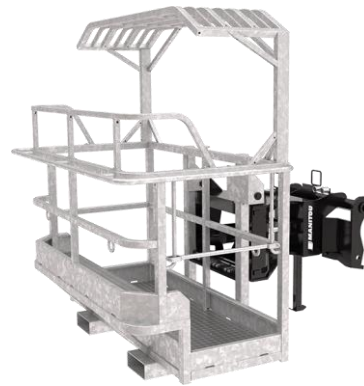
**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	61

avvenga ogni qualvolta viene installato l'accessorio, come indicato nel manuale d'uso del mezzo. Una corretta manutenzione del mezzo e di tali organi di sicurezza ne garantirà la possibilità d'uso corretta degli stessi. I mezzi più recenti sono dotati di dispositivi di allarme che segnalano l'omesso inserimento di tali organi, sarà premura dei datori di lavoro individuare sul mercato i mezzi più sicuri e provvedere tramite azioni di sensibilizzazione delle maestranze a porre la dovuta attenzione circa tali aspetti.



Cestello Marca Merlo installabile
su sollevatore telescopico



Cestello Marca Manitou per lavori
in galleria con protezione FOPS

Le macchine di cantiere devono essere dotate di libretto in cui sono registrati gli interventi di verifica e manutenzione effettuati secondo la normativa vigente e le istruzioni previste dal Libretto d'Uso e Manutenzione. Di ogni macchina l'Impresa esecutrice deve mantenere in cantiere, almeno in copia, il libretto rilasciato dall'Ente competente da cui risulti l'avvenuta omologazione e copia delle istruzioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

La manutenzione deve essere intesa come l'insieme di attività dirette a mantenerne inalterati nel tempo, per quanto possibile, i requisiti di sicurezza, resistenza, idoneità ed efficienza e deve soddisfare a due fondamentali necessità:

- garantire il regolare funzionamento ed il buono stato di conservazione di attrezzature e utensili di cantiere, al fine di ottenere il massimo rendimento produttivo;
- proteggere l'incolumità del personale dipendente dai pericoli derivanti dall'usura e dal cattivo funzionamento degli attrezzi e/o utensili stessi e dei relativi dispositivi antinfortunistici.

Le macchine utilizzate devono essere continuamente verificate per accertarsi, laddove necessario, della idoneità dei dispositivi di abbattimento dei fumi e dei relativi livelli di rumorosità emessi. In alcuni casi, laddove previsto dal Libretto associato alla macchina o a seguito di rilievi diretti, potrebbe essere necessario prescrivere l'utilizzo di DPI conformi alle normative vigenti sia per gli operatori che per altri lavoratori esposti¹. In generale, nella scelta delle macchine da utilizzare occorre privilegiare quelle caratterizzate da minore emissione di rumore, di vibrazioni e di sostanze inquinanti.

I lavori di riparazione e manutenzione devono essere eseguiti con le attrezzature disattivate ed affidati a personale in possesso di adeguata capacità oppure a ditte specializzate. I lavoratori addetti alle operazioni di

¹ Operatore: il lavoratore incaricato dell'uso di una attrezzatura di lavoro o il datore di lavoro che ne fa uso.
Lavoratore esposto: qualsiasi lavoratore che si trovi interamente o in parte in una zona pericolosa.
(art. 69 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.)



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	62

manutenzione e riparazione devono essere informati sulla natura dei lavori da effettuare, sui rischi presenti nelle operazioni da compiere, sulle procedure da seguire, sulle misure di sicurezza da adottare e sui dispositivi di protezione da utilizzare.

Il datore di lavoro, secondo le indicazioni fornite dai fabbricanti ovvero, in assenza di queste, dalle pertinenti norme tecniche o dalle buone prassi o da linee guida, dovrà provvedere affinché:

- le attrezzature di lavoro la cui sicurezza dipende dalle condizioni di installazione siano sottoposte a un controllo iniziale (dopo l'installazione e prima della messa in esercizio) e ad un controllo dopo ogni montaggio in un nuovo cantiere o in una nuova località di impianto, al fine di assicurarne l'installazione corretta e il buon funzionamento;
- le attrezzature soggette a influssi che possono provocare deterioramenti suscettibili di dare origine a situazioni pericolose siano sottoposte ad interventi di controllo periodici, secondo frequenze stabilite in base alle indicazioni fornite dai fabbricanti, ovvero dalle norme di buona tecnica, o in assenza di queste ultime, desumibili dai codici di buona prassi e ad interventi di controllo straordinari al fine di garantire il mantenimento di buone condizioni di sicurezza, ogni volta che intervengano eventi eccezionali che possano avere conseguenze pregiudizievoli per la sicurezza delle attrezzature di lavoro, quali riparazioni trasformazioni, incidenti, fenomeni naturali o periodi prolungati di inattività.

Tutti questi interventi sono volti ad assicurare il buono stato di conservazione e l'efficienza a fini di sicurezza delle attrezzature di lavoro e devono essere effettuati da persona competente. I risultati dei controlli devono essere riportati per iscritto e, almeno quelli relativi agli ultimi tre anni, devono essere conservati e tenuti a disposizione degli organi di vigilanza. Qualora le attrezzature di lavoro siano usate al di fuori della sede dell'unità produttiva devono essere accompagnate da un documento attestante l'esecuzione dell'ultimo controllo con esito positivo.

Oltre a quanto sopra definito, il datore di lavoro deve sottoporre le attrezzature di lavoro riportate nell'Allegato VII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. (tra cui, ad esempio, gli apparecchi di sollevamento) a verifiche periodiche volte a valutarne l'effettivo stato di conservazione e di efficienza ai fini di sicurezza, con la frequenza indicata nel medesimo Allegato. Per la prima verifica il datore di lavoro si avvale dell'INAIL, che vi provvede nel termine di 45 giorni dalla richiesta. Una volta decorso inutilmente il termine di 45 giorni sopra indicato, il datore di lavoro può avvalersi, a propria scelta, di altri soggetti pubblici o privati abilitati secondo le modalità previste dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Le successive verifiche potranno essere effettuate su libera scelta del datore di lavoro dalle ASL o, ove ciò sia previsto con legge regionale, dall'ARPA, o da soggetti pubblici o privati abilitati che vi provvedono secondo le modalità previste dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. I verbali redatti all'esito delle verifiche suddette devono essere conservati e tenuti a disposizione dell'organo di vigilanza.

Tutti i mezzi e le attrezzature che entrano in cantiere per operarvi dovranno essere autorizzati preventivamente dall'Affidataria, che apporrà a ciascuno di essi una scheda che contrassegni l'avvenuto controllo e l'eventuale periodicità delle future verifiche. Automezzi, macchinari ed attrezzature soggette ad omologazione, collaudo o verifiche dovranno essere autorizzati dall'Affidataria per l'accesso al cantiere solo se in regola con le certificazioni prescritte dalla vigente normativa.

Le operazioni di manutenzione specifica, con particolare riguardo alle misure di sicurezza dovranno essere eseguite da personale tecnico specializzato. Tali interventi dovranno essere opportunamente documentati.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	63

Tutte le macchine di cantiere dovranno essere utilizzate in modo rispondente alle loro caratteristiche e alle istruzioni date dal costruttore. Ogni macchina, quando previsto dalla normativa vigente, dovrà essere dotata di libretto rilasciato dall'Ente competente da cui risulterà:

- l'avvenuta omologazione a seguito di prova ufficiale;
- tutte le istruzioni per le eventuali manutenzioni di carattere ordinario e straordinario (libretto rilasciato dalla Casa Costruttrice):
 - descrizione della macchina;
 - caratteristiche tecniche;
 - movimentazione e trasporto;
 - installazione;
 - messa in servizio e uso;
 - manutenzione;
 - smontaggio e dismissione.

Le certificazioni, in originale o in copia, dovranno accompagnare il mezzo ed essere esibite agli organi preposti alla vigilanza; l'originale dei certificati o dei libretti, qualora tenuto negli uffici aziendali e non in cantiere, dovrà potere essere immediatamente inviato sul cantiere per essere esibita agli organi di vigilanza.

È permesso l'utilizzo di accessori diversi da quelli previsti dal produttore di mezzi ed attrezzature al momento d'immissione sul mercato, indicati nel manuale d'uso della macchina, solo se tali accessori risultino conformi alla Normativa Macchine e se il produttore dell'accessorio abbia adempiuto agli obblighi di legge previsti dalle norme in materia, abbia quindi dimostrato la piena compatibilità dell'attrezzatura su cui viene installato, abbia opportunamente integrato il manuale d'uso dell'attrezzatura su cui viene installato l'accessorio o abbia rilasciato all'uopo apposito manuale, abbia quindi dimostrato in tutte le sedi competenti la sicurezza del nuovo complesso macchina/accessorio e che l'uso della macchina risulti chiaro dalle istruzioni rilasciate dallo stesso. La corretta installazione dovrà essere certificata dal fabbricante dell'accessorio, tramite personale qualificato riconosciuto, e solo dopo il collaudo che ne verificherà il corretto funzionamento. Gli addetti all'uso di tale complesso macchina/accessorio dovranno essere specificatamente formati ed in formati. Un esempio di tali casi sono le pinze idrauliche per la posa delle centine in galleria ed i vibroinfissori per le palancole ed i pali.

2.4.8.1 Apparecchi di sollevamento

I materiali che nella conduzione dei lavori in cantiere richiedono operazioni di sollevamento sono i più diversi, come, ad esempio:

- materiali sciolti (terra, sabbia, ecc.);
- materiali sciolti molto fini (filler, cemento, ecc.);
- materiali liquidi (acqua, ecc.);
- materiali in blocchi (conci, lastre, ecc.);
- conglomerati (calcestruzzi, malte, ecc.).

Per la movimentazione di tali carichi dovranno essere usati quanto più possibile mezzi ausiliari atti ad evitare o ridurre le sollecitazioni la movimentazione manuale degli stessi.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	64

I percorsi per la movimentazione dei carichi sospesi dovranno essere scelti in modo da evitare quanto più possibile che essi interferiscano con zone in cui si trovino persone e devono essere opportunamente evidenziati nelle apposite planimetrie. Diversamente, la movimentazione dei carichi dovrà essere opportunamente segnalata al fine di consentire l'allontanamento delle persone da zone a rischio.

I mezzi di trasporto e di sollevamento dovranno essere muniti di tutti i prescritti dispositivi di sicurezza, il cui mantenimento in perfetta efficienza dovrà essere sempre assicurato mediante opportuna manutenzione.

Alla manovra dei mezzi dovrà essere addetto personale qualificato in possesso di idonei requisiti, accertati preventivamente. A detto personale, in relazione al mezzo e al luogo di operazione, dovranno, se necessario, essere impartite istruzioni operative specifiche e adeguate. Tale formazione/informazione deve essere verbalizzata a cura del RSPP dell'Impresa esecutrice e copia del verbale mantenuta agli atti in cantiere a disposizione del CSE.

I mezzi di sollevamento dovranno essere oggetto di denuncia agli organi competenti agli effetti delle verifiche di legge, come definito nel paragrafo precedente. Non potranno essere utilizzati per il sollevamento mezzi che non siano omologati allo scopo. In ogni caso, sono valide le indicazioni già riportate nel §2.4.8.

Prima di ogni impiego, il preposto deve eseguire una verifica visiva dello stato di funi e catene, provvedendo all'immediata sostituzione di quelle che risultano usurate e non più in grado di soddisfare i requisiti di sicurezza richiesti dalla normativa. Lo stesso preposto deve effettuare con regolarità la verifica trimestrale di funi e catene, il cui esito deve essere annotato nell'apposito libretto.

L'efficienza di questi mezzi è un fatto fondamentale per la sicurezza del personale ed una corretta esecuzione dei lavori. In particolare, bisognerà sempre tenere presente che:

- gli impianti di fine corsa dovranno essere sempre efficienti e collegati;
- il terreno ove si opera dovrà essere resistente e compatto per non compromettere la stabilità del mezzo e del carico;
- il personale alla guida dei mezzi di sollevamento dovrà essere fisicamente e tecnicamente idoneo;
- i vari ordini per l'esecuzione delle manovre dovranno essere impartiti con la massima chiarezza e precisione e, cosa importante, da una sola persona in maniera da non confondere l'operatore.

I mezzi di sollevamento dovranno risultare appropriati alla natura, alla forma, al volume dei carichi ed alle condizioni di impiego cui sono destinati. Nell'esercizio dei mezzi di sollevamento, si dovranno adottare le misure atte ad assicurare la stabilità del mezzo e del suo carico. Sui mezzi di sollevamento, non azionati a mano, dovrà essere indicata, in posizione facilmente visibile, la portata massima ammissibile. Quando la portata varia col variare delle condizioni d'uso del mezzo, l'entità del carico ammissibile dovrà essere indicata, con esplicito riferimento alle condizioni d'uso stesse, mediante tabella da conservarsi presso il posto di manovra. Sono assolutamente proibite operazioni tendenti ad aumentare artificialmente la portata dei mezzi, come ad esempio: maggiorazioni della zavorra e ancoraggi delle gru a strutture fisse.

Gli apparecchi provvisti di tamburi di avvolgimento e di pulegge di frizione e quelli di sollevamento a vite, dovranno essere muniti di dispositivi che garantiscono l'arresto automatico di fine corsa e l'impossibilità di fuoriuscita delle funi dalle sedi dei tamburi e delle pulegge durante il funzionamento.

Prima di ricorrere all'uso di mezzi di sollevamento occorre verificare la portata del terreno, escludere la presenza di manufatti interrati o altre strutture che possano cedere sotto la pressione trasmessa a terra dai cingoli, dalle ruote o dagli stabilizzatori.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	65

Dovranno essere verificati i franchi di sicurezza dalle linee elettriche aeree o da qualsiasi altro infrastruttura sensibile o pericolosa.

Le aree di lavoro in cui operano i mezzi di sollevamento devono essere opportunamente segregate con opportuni dispositivi da scegliere in base alla durata dell'attività di sollevamento. All'interno di dette aree potranno accedere solo gli addetti ai vari, coordinati dal capo varo.

2.4.8.2 *Utensili*

2.4.8.2.1 Utensili manuali

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'utilizzo di utensili in quanto gli stessi possono essere causa di infortuni dovuti a:

- uso di utensili difettosi;
- impiego errato ed uso improprio degli stessi.

Prima dell'uso si dovrà selezionare il tipo di utensile adeguato all'impiego, controllare lo stato di efficienza degli utensili dati in dotazione. Il preposto dovrà assicurarsi del buono stato di conservazione e di efficienza degli stessi. Gli utensili dovranno essere tenuti in perfetto stato di pulizia, mediante l'impiego di detergenti specifici ed evitando l'uso di benzina e di solventi. La riparazione e la manutenzione degli utensili dovrà essere effettuata da personale appositamente incaricato ed utilizzando appropriate attrezzature. Gli attrezzi affilati o appuntiti, dovranno essere riposti in idonee custodie. Non si dovranno appoggiare gli utensili in posizioni di equilibrio instabile, in particolare modo nei lavori in altezza, ma occorrerà fare uso di apposite borse attrezzi. Durante l'uso degli utensili si dovrà assumere una posizione corretta e stabile ed impugnare saldamente gli stessi.

2.4.8.2.2 Utensili elettrici

Si evidenzia che quanto sopra definito vale anche per gli utensili elettrici. Gli apparecchi mobili e portatili dovranno essere dotati di isolamento supplementare di sicurezza inteso come doppia guaina isolante tra le parti attive interne e le parti metalliche esterne. In relazione alle caratteristiche costruttive degli apparecchi mobili e portatili, in rapporto al loro isolamento, le norme CEI stabiliscono le seguenti classificazioni:

- apparecchi con isolamento di classe I dotati di solo isolamento funzionale;
- apparecchi con isolamento di classe II dotati di un isolamento speciale rinforzato (simbolo del doppio quadratino sulla targa);
- apparecchi di classe III alimentati con tensione di 25 Volt verso terra. Gli apparecchi di classe II e III non necessitano di collegamento elettrico a terra.

Il collegamento elettrico a terra potrà essere realizzato con spinotto ed alveolo supplementari, facenti parte della presa di corrente, o con altro idoneo sistema di collegamento. Gli utensili elettrici portatili usati per lavori all'aperto andranno alimentati a tensione non superiore a 220 V. verso terra; nei lavori in luoghi bagnati o molto umidi o presso grandi masse metalliche la tensione non dovrà superare 50 V. verso terra, se continua, e 25 V. verso terra, se alternata.

Da privilegiare l'impiego di utensili elettrici portatili a batteria, il voltaggio limitato oltre all'eliminazione pressoché totale del rischio di elettrocuzione risolve anche le annose problematiche connesse alle prolunghie elettriche, prese e relative protezioni da urti e schiacciamento ad esse legate.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	66

Gli utensili elettrici portatili dovranno essere muniti di interruttore incorporato nella incastellatura, che consente di eseguire con facilità e sicurezza la messa in moto e l'arresto. I dispositivi di comando dovranno risultare protetti contro l'azionamento accidentale. Si sottolinea inoltre che tutti gli utensili portatili a mano funzionanti con tensione maggiore di 50 Volt dovranno essere dotati di isolamento doppio (classe II) e contrassegnati sul corpo isolante con il simbolo doppio quadrato inscritto. In tutti i luoghi classificabili come conduttori ristretti dovranno essere esclusivamente utilizzati apparecchi elettrici portatili o mobili alimentati a bassissima tensione di sicurezza o attraverso un trasformatore di isolamento. Le prese e le spine di collegamento degli utensili e delle apparecchiature elettriche dovranno essere conformi alle prese sui quadri conformi alle norme CEI.

2.4.9 Dispositivi di protezione individuale e collettiva

Ai sensi del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. (Titolo III – Capo II), per dispositivi individuali di protezione (DPI) si intendono le attrezzature destinate ad essere indossata e tenuta dal lavoratore allo scopo di proteggerlo contro uno o più rischi suscettibili di minacciarne la sicurezza o la salute durante il lavoro, nonché ogni complemento o accessorio destinato a tale scopo.

Ad ogni lavoratore addetto a mansioni che lo esponga al rischio di infortuni o di malattia professionale, non altrimenti eliminabili, dovranno essere messi a disposizione, da parte dell'Appaltatore e delle altre Imprese esecutrici, specifici Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) conformemente alle disposizioni vigenti.

Sarà cura del CSE verificare che all'interno dei diversi documenti di valutazione dei rischi (POS) siano presenti le indicazioni e prescrizioni in merito all'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale per il personale all'interno del cantiere. Il CSE avrà cura, altresì, di verificare la presenza in cantiere delle attestazioni di avvenuta consegna dei DPI stessi ai lavoratori esposti.

I Dispositivi di Protezione Individuale dovranno essere conformi alle normative UE e riporteranno il contrassegno CE con indicazione dell'anno di produzione.

L'obbligo dell'uso dei DPI sarà richiamato da apposita segnaletica collocata nell'ambiente di lavoro, conforme al Titolo V del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

Non sono dispositivi di protezione individuale:

- gli indumenti di lavoro ordinari e le uniformi non specificatamente destinati a proteggere la sicurezza e la salute dei lavoratori;
- le attrezzature dei servizi di soccorso e di salvataggio;
- le attrezzature di protezione individuale delle forze armate, delle forze di polizia e del personale del servizio per il mantenimento dell'ordine pubblico;
- le attrezzature di protezione individuale proprie dei mezzi di trasporto stradali;
- i materiali sportivi;
- i materiali per l'autodifesa o per la dissuasione;
- gli apparecchi portatili per individuare e segnalare rischi e fattori nocivi.

I DPI devono essere impiegati quando i rischi non possono essere evitati o sufficientemente ridotti da misure tecniche di prevenzione, da mezzi di protezione collettiva o da metodi di organizzazione del lavoro.

I DPI devono:

- essere conformi alle prescrizioni di legge;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	67

- essere adeguati ai rischi da prevenire;
- essere adeguati alle condizioni esistenti sul luogo di lavoro;
- tener conto delle esigenze ergonomiche o di salute del lavoratore;
- poter essere adattati all'utilizzatore secondo le sue necessità;
- essere compatibili e mantenere la loro efficacia in caso di rischi che richiedano l'uso simultaneo di più DPI.

Il datore di lavoro deve:

- mantenere i DPI efficienti ed in buone condizioni igieniche mediante la manutenzione, le riparazioni e le sostituzioni necessarie;
- provvedere affinché i DPI siano utilizzati soltanto per gli usi previsti, salvo casi specifici ed eccezionali, conformemente alle informazioni dei fabbricanti;
- fornire al lavoratore istruzioni comprensibili circa il corretto uso dei DPI e circa la loro funzione;
- destinare ogni DPI ad un uso personale e quando le circostanze richiedano l'uso di uno stesso DPI da parte di più persone, prendere misure adeguate ad evitare problemi sanitari e igienici ai vari utilizzatori;
- rendere disponibile, nell'azienda o unità produttiva, informazioni adeguate su ogni DPI;
- informare preliminarmente il lavoratore dei rischi dai quali il DPI lo protegge;
- assicurare una formazione adeguata circa l'uso corretto dei DPI e organizzare, se necessario, uno specifico addestramento circa l'uso corretto e l'utilizzo pratico dei DPI.
- In ogni caso l'addestramento è indispensabile:
- per ogni DPI che appartenga alla terza categoria (appartengono alla terza categoria i DPI di progettazione complessa destinati a salvaguardare da rischi di morte o di lesioni gravi e di carattere permanente);
- per i dispositivi di protezione all'udito.

I lavoratori devono:

- sottoporsi al Programma di formazione e addestramento organizzato dal datore di lavoro;
- utilizzare i DPI messi a loro disposizione, conformemente all'informazione, alla formazione e all'addestramento eventualmente organizzato;
- avere cura dei DPI messi a loro disposizione;
- non apportarvi modifiche di propria iniziativa;
- seguire le procedure aziendali in materia di riconsegna dei DPI;
- segnalare immediatamente al datore di lavoro, al dirigente o al Preposto qualsiasi difetto o inconveniente rilevato.

I DPI dovranno essere forniti ai lavoratori dai propri datori di lavoro, in occasione dell'assunzione ed anche in relazione alla mansione da svolgere (otoprotettori, Imbracatura di sicurezza, maschere facciali, ecc.) e alla valutazione dei rischi.

Per quanto riguarda i criteri di assegnazione ed uso dei dispositivi di protezione individuale, deve essere adottato il criterio della fornitura personalizzata degli stessi tanto per motivi di igiene (D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) quanto per motivi di adattabilità ed abitudine all'uso.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	68

Al momento della consegna dei dispositivi di protezione individuale, i lavoratori devono conoscere i rischi che si intendono prevenire, le fasi della lavorazione in cui detti rischi sono presenti e le modalità d'uso dei dispositivi stessi.

L'avvenuta consegna dei DPI, come pure l'assunzione di responsabilità da parte dei lavoratori per il loro corretto utilizzo e per la conservazione, sono verbalizzati in apposite schede, che sono parte integrante del Piano Operativo di Sicurezza. Dovrà esistere, in cantiere, un registro dei dispositivi forniti ad ogni addetto, controfirmato dallo stesso per presa in carico e accettazione delle procedure di uso e corretta manutenzione.

Occorre accertarsi che i lavoratori comprendano la natura dei rischi che con i dispositivi di protezione individuale si intendono evitare ed il loro modo corretto di impiego. I lavoratori dovranno essere adeguatamente informati e formati circa l'obbligo di utilizzo e le procedure per il corretto uso e la manutenzione dei DPI. Per richiamare l'attenzione dei lavoratori, in tutte le aree di lavoro in cui devono essere usati i dispositivi di protezione individuale, si deve procedere all'affissione di appositi cartelli indicanti l'obbligo dell'uso dei dispositivi stessi.

Il datore di lavoro delle Imprese esecutrici, o un suo preposto, dovrà monitorare l'utilizzo dei DPI, rilevando eventuali problemi di utilizzazione.

Dovrà essere assicurata, dal datore di lavoro, l'efficienza e l'igiene dei DPI mediante adeguata manutenzione, riparazione o sostituzione; inoltre dovranno essere predisposti luoghi adeguati alla conservazione ordinata, igienica e sicura dei DPI.

I lavoratori dovranno verificare l'integrità/idoneità dei DPI prima dell'uso e segnalare tempestivamente al datore di lavoro o al suo preposto eventuali anomalie riscontrate.

Il datore di lavoro delle Imprese esecutrici dovrà tenere aggiornato il registro di consegna e di controllo dei DPI; tale registro dovrà essere a disposizione per le opportune verifiche del CSE. Il datore di lavoro dovrà inoltre dare evidenza al CSE degli eventuali provvedimenti disciplinari nei confronti del personale che non ottempera agli obblighi di legge e a quanto riportato nel Piano di Sicurezza e di Coordinamento.

I lavoratori a cui vengono consegnati i dispositivi di protezione individuale non possono esimersi dall'utilizzarli.

L'uso dei DPI in cantiere è assolutamente obbligatorio. Le inadempienze sono sanzionabili ai sensi del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. Nei casi di inadempienza considerata grave per l'incolumità, il CSE può richiedere l'allontanamento del lavoratore inadempiente dal cantiere.

I DPI sono divisi in tre categorie di rischio:

- la categoria I “comprende esclusivamente i seguenti rischi minimi:
 - a. lesioni meccaniche superficiali;
 - b. contatto con prodotti per la pulizia poco aggressivi o contatto prolungato con l'acqua;
 - c. contatto con superfici calde che non superino i 50 °C;
 - d. lesioni oculari dovute all'esposizione alla luce del sole (diverse dalle lesioni dovute all'osservazione del sole);
 - e. condizioni atmosferiche di natura non estrema”.
- la categoria III comprende “esclusivamente i rischi che possono causare conseguenze molto gravi quali morte o danni alla salute irreversibili con riguardo a quanto segue:
 - a. sostanze e miscele pericolose per la salute;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	69

- b. atmosfere con carenza di ossigeno;
 - c. agenti biologici nocivi;
 - d. radiazioni ionizzanti;
 - e. ambienti ad alta temperatura aventi effetti comparabili a quelli di una temperatura dell'aria di almeno 100 °C;
 - f. ambienti a bassa temperatura aventi effetti comparabili a quelli di una temperatura dell'aria di – 50 °C o inferiore;
 - g. cadute dall'alto;
 - h. scosse elettriche e lavoro sotto tensione;
 - i. annegamento;
 - j. tagli da seghe a catena portatili;
 - k. getti ad alta pressione;
 - l. ferite da proiettile o da coltello;
 - m. rumore nocivo”.
- la categoria II “comprende i rischi diversi da quelli elencati nelle categorie I e III”.

In funzione della categoria, variano le procedure di valutazione della conformità dei DPI.

Tra gli obblighi specifici del datore di lavoro stabiliti dal D. Lgs. 81/2008 rientra quello di “fornire ai lavoratori i necessari e idonei dispositivi di protezione individuale” (art 18, lettera d), quando i rischi non possono essere evitati o sufficientemente ridotti da misure tecniche ed organizzative di prevenzione.

Dal momento in cui si rende necessario l'utilizzo dei DPI da parte dei lavoratori, il datore di lavoro diventa il diretto responsabile della identificazione, della scelta, dell'utilizzo e della gestione dei DPI stessi e dovrà adempiere a precisi obblighi che il decreto specifica dettagliatamente all'art. 77 – Obblighi del datore di lavoro. Eventuali DPI presenti all'interno dei costi della sicurezza sono riconducibili a specifiche valutazioni del CSP/CSE secondo le quali tali dispositivi sono utilizzati per proteggere i lavoratori da rischi derivanti da lavorazioni interferenti.

Il datore di lavoro nella sua valutazione dei rischi deve comunque sempre proporre l'utilizzo di un DPI solo nei casi in cui i rischi non possono essere eliminati o sufficientemente ridotti attraverso metodi di protezione collettiva (ad esempio, parapetti provvisori, reti di sicurezza, ecc.).

2.4.9.1 *Elmetto o casco di protezione*

Nei cantieri l'uso del casco di protezione è un importante mezzo di prevenzione in quanto in cantiere rischi di ferite e traumi alla testa sono molto frequenti, sia per cadute di materiali dall'alto, sia per la possibilità di urtare il capo contro strutture fisse o carichi sospesi. L'obbligo di utilizzo dei caschi deve valere per tutti i lavoratori. Tale obbligo di protezione deve riguardare ogni persona che a qualsiasi titolo entra in cantiere. Indossare il casco non è solo un obbligo in determinate situazioni ma è un elemento di professionalità del lavoratore. Peraltro, il miglioramento dei prodotti fa sì che vi siano elmetti di buona qualità, che uniscono leggerezza a resistenza e che riducono il disagio nell'uso.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	70

Il casco, o elmetto, oltre ad essere robusto per assorbire gli urti e altre azioni di tipo meccanico, affinché possa essere indossato quotidianamente, dovrà essere leggero, ben aerato, regolabile, non irritante e dotato di regginuca per la stabilità in tutte le condizioni lavorative. Il casco dovrà essere costituito da una calotta a conchiglia, da una bardatura provvista di una fascia antisudore anteriore e da un rivestimento interno per l'inverno. La bardatura dovrà permettere la regolazione in larghezza. L'uso del casco dovrà essere compatibile con l'utilizzo di altri DPI; vi sono caschi che per la loro conformazione permettono l'installazione di visiere o cuffie di protezione.

Per i lavori in quota, ivi compresi i ponteggi i caschi devono essere dotati di lacciolo sottogola conformi alla norma EN 397: 2012, con resistenza del sottogola inferiore a 25 kg per ridurre il rischio di strangolamento in caso di aggancio del casco.

2.4.9.2 Sistemi anticaduta

Gli articoli del Dlgs 81/08 e s.m.i di seguito riportati indicano chiaramente che sia il datore di lavoro a valutare l'opportunità o meno di ricorrere all'uso di sistemi anticaduta individuali piuttosto che sistemi di protezione di tipo collettivo, scegliere quale tipo di dispositivo anticaduta sia più idoneo impiegare e quali caratteristiche esso debba avere.

Risulta altrettanto chiaro che il ricorso di sistemi anticaduta non può prescindere da un'attenta valutazione di tutti i fattori al contorno, quali: altezza da terra, distanze dai punti di ancoraggio, pendenze dei piani di lavoro, ostacoli presenti tra il piano di lavoro ed i piani sottostanti, caratteristiche della struttura su cui si opera, lunghezza delle linee vita, portata dei dispositivi, resistenza dei materiali su cui vengono realizzati gli ancoraggi.

I datori di lavoro qualora decidessero di ricorrere all'uso di sistemi anticaduta occorre che dimostrino la validità di tale scelta nei POS che presenteranno al CSE, specificando chi ne farà uso, chi installerà sistemi complessi come le linee vita, come sono costituiti tali sistemi, per quelli che prevedono il fissaggio tramite ancoraggi, andrà inoltre dimostrata l'effettiva capacità di resistenza minima richiesta dalla normativa tecnica di riferimento.

L'uso dei DPI di Classe III deve essere riservata a personale esperto, formato, informato ed addestrato.

Al fine di una corretta valutazione possono essere consultate le linee guida ISPESL ed i manuali rilasciati dai produttori, in cui sono rappresentati graficamente gli spazi necessari affinché i sistemi anticaduta possano attivarsi ed assolvere correttamente alla propria funzione.

Qualora fosse indispensabile ricorrere all'uso di sistemi anticaduta, ovvero che prevedono l'arresto della caduta è indispensabile predisporre un preciso piano di emergenza per il recupero dell'infortunato.

Allo scopo di ridurre il rischio, si riportano di seguito le principali norme di comportamento:

- mai essere soli;
- avere attrezzature (DPI) e capacità adeguate; a tale proposito, esistono appositi dispositivi in grado di fornire un appoggio per i piedi (utilizzabili ovviamente, solo da un operatore che non sia privo di conoscenza per effetto della caduta ...);
- conoscere le manovre di autosoccorso e di soccorso;
- saper riconoscere i segni premonitori e interrompere l'attività quando compaiono;
- buona condizione psico-fisica;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	71

In condizioni sperimentali il tempo che intercorre dalla caduta alla perdita di coscienza risulta essere di circa 15-30 minuti, pertanto, nella stesura del Piano di Emergenza l’Affidataria deve tener conto dei tempi d’intervento dei soccorsi VV.FF., qualora non sia garantito il soccorso entro i tempi sopra indicati, è necessario rendere disponibili presso le aree di lavoro almeno un’attrezzatura di recupero completa. Il recupero di un infortunato in quota richiede particolare formazione ed addestramento, soprattutto qualora non sia possibile intervenire con sistemi di sollevamento di facile utilizzo.

L’uso di sistemi di recupero, presuppone anch’esso che in fase di studio da parte del datore di lavoro, siano preventivamente individuati i punti di aggancio dei dispositivi di sollevamento per il recupero di un infortunato in quota.

Riguardo al recupero di un infortunato in quota è utile la linea guida INAIL “IL PRIMO SOCCORSO NEI LAVORI IN QUOTA - 2019”, consultabile all’indirizzo: <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubbl-primo-soccorso-lavori-quota.pdf>.

Articolo 111 - Obblighi del datore di lavoro nell’uso di attrezzature per lavori in quota, del Decreto legislativo 81/08, prevede che:

- 1) Il datore di lavoro, nei casi in cui i lavori temporanei in quota non possono essere eseguiti in condizioni di sicurezza e in condizioni ergonomiche adeguate a partire da un luogo adatto allo scopo, sceglie le attrezzature di lavoro più idonee a garantire e mantenere condizioni di lavoro sicure, in conformità ai seguenti criteri:
 - a) priorità alle misure di protezione collettiva rispetto alle misure di protezione individuale;
 - b) dimensioni delle attrezzature di lavoro confacenti alla natura dei lavori da eseguire, alle sollecitazioni prevedibili e ad una circolazione priva di rischi.
- 2) Il datore di lavoro sceglie il tipo più idoneo di sistema di accesso ai posti di lavoro temporanei in quota in rapporto alla frequenza di circolazione, al dislivello e alla durata dell’impiego. Il sistema di accesso adottato deve consentire l’evacuazione in caso di pericolo imminente. Il passaggio da un sistema di accesso a piattaforme, impalcati, passerelle e viceversa non deve comportare rischi ulteriori di caduta.
- 3) Il datore di lavoro dispone affinché sia utilizzata una scala a pioli quale posto di lavoro in quota solo nei casi in cui l’uso di altre attrezzature di lavoro considerate più sicure non è giustificato a causa del limitato livello di rischio e della breve durata di impiego oppure delle caratteristiche esistenti dei siti che non può modificare.
- 4) Il datore di lavoro dispone affinché siano impiegati sistemi di accesso e di posizionamento mediante funi alle quali il lavoratore è direttamente sostenuto, soltanto in circostanze in cui, a seguito della valutazione dei rischi, risulta che il lavoro può essere effettuato in condizioni di sicurezza e l’impiego di un’altra attrezzatura di lavoro considerata più sicura non è giustificato a causa della breve durata di impiego e delle caratteristiche esistenti dei siti che non può modificare. Lo stesso datore di lavoro prevede l’impiego di un sedile munito di appositi accessori in funzione dell’esito della valutazione dei rischi ed, in particolare, della durata dei lavori e dei vincoli di carattere ergonomico.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	72

- 5) Il datore di lavoro, in relazione al tipo di attrezzature di lavoro adottate in base ai commi precedenti, individua le misure atte a minimizzare i rischi per i lavoratori, insiti nelle attrezzature in questione, prevedendo, ove necessario, l'installazione di dispositivi di protezione contro le cadute. I predetti dispositivi devono presentare una configurazione ed una resistenza tali da evitare o da arrestare le cadute da luoghi di lavoro in quota e da prevenire, per quanto possibile, eventuali lesioni dei lavoratori. I dispositivi di protezione collettiva contro le cadute possono presentare interruzioni soltanto nei punti in cui sono presenti scale a pioli o a gradini.
- 6) Il datore di lavoro nel caso in cui l'esecuzione di un lavoro di natura particolare richiede l'eliminazione temporanea di un dispositivo di protezione collettiva contro le cadute, adotta misure di sicurezza equivalenti ed efficaci. Il lavoro è eseguito previa adozione di tali misure. Una volta terminato definitivamente o temporaneamente detto lavoro di natura particolare, i dispositivi di protezione collettiva contro le cadute devono essere ripristinati.
- 7) Il datore di lavoro effettua i lavori temporanei in quota soltanto se le condizioni meteorologiche non mettono in pericolo la sicurezza e la salute dei lavoratori.
- 8) Il datore di lavoro dispone affinché sia vietato assumere e somministrare bevande alcoliche e superalcoliche ai lavoratori addetti ai cantieri temporanei e mobili e ai lavori in quota.

L'Articolo 115 - Sistemi di protezione contro le cadute dall'alto, del medesimo decreto prevede;

- 1) Nei lavori in quota qualora non siano state attuate misure di protezione collettiva come previsto all'articolo 111, comma 1, lettera a), è necessario che i lavoratori utilizzino idonei sistemi di protezione idonei per l'uso specifico composti da diversi elementi, non necessariamente presenti contemporaneamente, conformi alle norme tecniche, quali i seguenti:
 - a) assorbitori di energia;
 - b) connettori;
 - c) dispositivo di ancoraggio;
 - d) cordini;
 - e) dispositivi retrattili;
 - f) guide o linee vita flessibili;
 - g) guide o linee vita rigide;
 - h) imbracature.

Articolo 116 - Obblighi dei datori di lavoro concernenti l'impiego di sistemi di accesso e di posizionamento mediante funi

- 1) Il datore di lavoro impiega sistemi di accesso e di posizionamento mediante funi in conformità ai seguenti requisiti:
 - a) sistema comprendente almeno due funi ancorate separatamente, una per l'accesso, la discesa e il sostegno, detta fune di lavoro. e l'altra con funzione di dispositivo ausiliario, detta fune di sicurezza. È ammesso l'uso di una fune in circostanze eccezionali in cui l'uso di una seconda fune rende il lavoro più pericoloso e se sono adottate misure adeguate per garantire la sicurezza;
 - b) lavoratori dotati di un'adeguata imbracatura di sostegno collegata alla fune di sicurezza;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	73

- c) fune di lavoro munita di meccanismi sicuri di ascesa e discesa e dotata di un sistema autobloccante volto a evitare la caduta nel caso in cui l'utilizzatore perda il controllo dei propri movimenti. La fune di sicurezza deve essere munita di un dispositivo mobile contro le cadute che segue gli spostamenti del lavoratore;
 - d) attrezzi ed altri accessori utilizzati dai lavoratori, agganciati alla loro imbracatura di sostegno o al sedile o ad altro strumento idoneo;
 - e) lavori programmati e sorvegliati in modo adeguato, anche al fine di poter immediatamente soccorrere il lavoratore in caso di necessità. Il programma dei lavori definisce un piano di emergenza, le tipologie operative, i dispositivi di protezione individuale, le tecniche e le procedure operative, gli ancoraggi, il posizionamento degli operatori, i metodi di accesso, le squadre di lavoro e gli attrezzi di lavoro;
 - f) il programma di lavoro deve essere disponibile presso i luoghi di lavoro ai fini della verifica da parte dell'organo di vigilanza competente per territorio di compatibilità ai criteri di cui all'articolo 111, commi 1 e 2.
- 2) Il datore di lavoro fornisce ai lavoratori interessati una formazione adeguata e mirata alle operazioni previste, in particolare in materia di procedure di salvataggio.
 - 3) La formazione di cui al comma 2 ha carattere teorico-pratico e deve riguardare:
 - a) l'apprendimento delle tecniche operative e dell'uso dei dispositivi necessari;
 - b) l'addestramento specifico sia su strutture naturali, sia su manufatti;
 - c) l'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale, loro caratteristiche tecniche, manutenzione, durata e conservazione;

L'Allegato VI del D.Lgs. 81/2008 al punto 4.1, prevede inoltre, che:

- 4.1) Sui ponti sviluppabili e simili gli operai addetti devono fare uso di idonea cintura di sicurezza.

2.4.9.3 Guanti

Un numero molto alto di infortuni, anche se lievi, è rappresentato da abrasioni, punture, tagli e contusioni alle mani. I guanti sono un valido mezzo di protezione per tutte queste ferite. I guanti ad uso generale, in pelle o in cotone rivestito di materiali plastici, sono utili per maneggiare materiale pesante o pungente (legname, laterizi, ferro): proteggono le mani da ferite superficiali di varia natura ed inoltre devono proteggere da sporco e liquidi, oltre che dal freddo durante il periodo invernale. I guanti hanno anche la funzione di proteggere la pelle da molti insulti fisici e chimici. Vanno usati ad esempio per proteggere la pelle dal contatto con oli minerali utilizzati come fluidi disarmanti, che possono determinare dermatiti e tumori della pelle, oppure dal contatto con il cemento che è responsabile dell'eczema del muratore. I lavoratori che hanno una dermatite da cemento devono utilizzare un sottoguanto di cotone per evitare il contatto diretto con la pelle dei guanti o con la gomma che può provocare altre forme di sensibilizzazione. Per i materiali caustici o per prodotti chimici come le vernici, i solventi, oli minerali, ecc. vi sono guanti di diverse caratteristiche, ad esempio in gomma, neoprene o in PVC. Per lavori su impianti elettrici sono disponibili guanti dielettrici. È compito del datore di lavoro, o dei dirigenti, individuare i guanti idonei per le varie tipologie di attività. I guanti devono essere conservati con cura e, se rotti, sostituiti.

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	74

In particolare, occorrerà usare:

- guanti in tela rinforzata (resistenti a tagli, abrasioni, strappi, perforazioni, al grasso e all'olio) per lavori pesanti di manipolazione di materiali da costruzione;
- guanti in gomma resistenti a solventi, prodotti caustici e chimici, taglio, abrasione e perforazione, per lavori di verniciatura, lavori con sostanze che possono provocare allergie o comunque lavori con solventi e prodotti caustici;
- guanti resistenti a perforazione, taglio e abrasione, impermeabili e resistenti ai prodotti chimici per manipolazione di olii disarmanti, catrame, prodotti chimici;
- guanti antivibrazioni con doppio spessore sul palmo, imbottitura di assorbimento delle vibrazioni e chiusura di velcro, resistenti a tagli, strappi, perforazioni per lavori con martelli demolitori;
- guanti per elettricisti, isolanti e resistenti a tagli, abrasioni e strappi;
- guanti di protezione contro il calore resistenti ad abrasione, strappi e tagli per lavori di saldatura o di manipolazione di prodotti caldi;
- guanti di protezione dal freddo resistenti a taglio, strappi e perforazioni per trasporti in inverno o lavorazioni in condizioni climatiche fredde in generale.

L'uso dei guanti, in tutte le situazioni che presentano rischi di ferite alle mani, deve diventare un'abitudine.

2.4.9.4 Occhiali di sicurezza

Gli infortuni agli occhi costituiscono ancora un numero rilevante di causa di invalidità. Essi sono dovuti a corpi estranei, a causticazioni, a lesioni provocate nel corso di lavorazioni quali scalpellatura, taglio, molatura, saldatura, demolizioni, intonaci, operazioni di sabbiatura, manipolazione di prodotti acidi e alcalini, operazioni nelle quali si può essere colpiti agli occhi da polveri, schegge, spruzzi. Gli occhiali di protezione in queste lavorazioni sono l'unico mezzo disponibile per evitare infortuni che possono avere serie conseguenze.

Le lesioni possono essere dei seguenti tipi:

- meccaniche: schegge, trucioli, aria compressa, urti accidentali;
- ottiche: irradiazione ultravioletta, luce intensa, raggi laser;
- termiche: liquidi caldi, corpi estranei caldi;
- chimiche: acidi, sostanze basiche, vapori.

Gli occhiali dovranno avere sempre schermi laterali per evitare le proiezioni di materiali o liquidi di rimbalzo o comunque di provenienza laterale. Per gli addetti all'uso di fiamma libera (saldatura ossiacetilenica, saldatura di guaine bituminose, ecc.) o alla saldatura elettrica ad arco voltaico, gli occhiali o lo schermo dovranno essere di tipo inattinico, cioè di colore o composizione delle lenti (stratificate) capace di filtrare i raggi UV (ultravioletti) e IR (infrarossi), capaci di portare lesioni alla cornea e al cristallino e in alcuni casi anche la retina. Le lenti degli occhiali dovranno essere realizzate in vetro o in materiale plastico (polycarbonato).

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	75

2.4.9.5 Calzature di sicurezza

Le condizioni di lavoro in cantiere richiedono scarpe robuste. Un altro requisito è che abbiano una suola antisdrucciolevole per evitare di scivolare. Tenendo presente i rischi presenti in cantiere, come punture con chiodi nelle fasi di carpenteria e di schiacciamento per caduta di carichi o utensili in varie fasi di lavoro, le scarpe di sicurezza complete devono essere fornite sia di puntale che di suola antiperforante. Nei cantieri ferroviari che si trovano in piazzale e in linea, è da considerare il rischio di incuneamento dei piedi tra gli aghi, pertanto chi svolge attività in queste aree deve obbligatoriamente portare scarpe di sicurezza a sfilamento rapido. In funzione dell'attività lavorativa si possono utilizzare diversi tipi di calzature; occorrerà quindi valutare le circostanze ed utilizzare sempre la calzatura di sicurezza idonea all'attività. Il mercato offre:

- scarpe di sicurezza con suola imperforabile e puntale di protezione (indicate ad esempio per lavori su impalcature, demolizioni, lavori in cls ed elementi prefabbricati);
- scarpe di sicurezza con intersuola termoisolante;
- scarpe di sicurezza a slacciamento rapido (indispensabili per lavorazioni a rischio di proiezione di masse incandescenti fuse).

2.4.9.6 Dispositivi di protezione delle vie respiratorie: filtranti facciali e maschere

I mezzi di protezione individuali delle vie respiratorie sono un elemento di protezione importante. In numerose lavorazioni infatti si viene esposti a polveri di varia natura, più o meno pericolosa. In galleria la respirazione di polveri è aggravata dalla presenza di ambienti umidi e dalla presenza di gas di scarico.

Le polveri fini arrivano ai bronchi e alle diramazioni più piccole dei polmoni, ai bronchioli ed agli alveoli in cui, in relazione alla quantità ed al ripetersi delle esposizioni possono determinare:

- pneumoconiosi, come le polveri di silice cristallina;
- tumori, come le fibre di amianto;
- effetti irritanti e bronchite cronica (tutte le polveri);
- asma bronchiale (polveri di legno e sostanze chimiche).

Per evitare di inalare polveri nocive si devono utilizzare dei filtranti facciali o maschere che hanno la capacità di trattenere polveri o fibre, e quindi riducono la concentrazione di queste nell'aria che respiriamo. I filtranti facciali e le maschere offrono diversi gradi di protezione. A seconda delle caratteristiche di protezione dei filtri questi vengono denominati P1, P2, P3, ovvero di bassa, media ed alta efficienza. A seconda della natura delle polveri e della loro concentrazione devono essere usati gli idonei mezzi di protezione. Nella gran parte delle attività nelle quali si hanno rischi generici di polveri miste con piccole percentuali di silice (demolizioni, rifinitura, pulizia facciate con idropulitrice, taglio ceramiche, lavorazione lapidei) vengono comunemente utilizzati facciali filtranti FFP1. I facciali devono essere scelti con criteri ergonomici cioè devono poter essere usati facilmente e da tutti i lavoratori. L'aumento della resistenza dei respiratori, nel caso dei semplici facciali filtranti, crea disagio anche nei soggetti giovani e pertanto importante che vengano usati solo facciali filtranti con valvole espiratorie.

I pericoli per le vie respiratorie possono essere essenzialmente di due tipi:

- deficienza di ossigeno nella miscela inspirata;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	76

- inalazione di aria contenente inquinanti (tossici, nocivi, irritanti, ecc.), sotto forma di polveri, nebbie, fumi, gas o vapori.

Per la protezione degli inquinanti che possono essere presenti nei singoli ambienti di lavoro, si può scegliere fra i seguenti DPI:

- mascherina antipolvere monouso;
- respiratori semifacciali dotati di filtro;
- apparecchi respiratori a mandata d'aria.

La scelta dell'uno o dell'altro DPI dovrà essere fatta in base ad un esame preventivo del tipo di pericolo presente. Nel caso di deficienza di ossigeno occorrerà fare uso di autorespiratori (con bombole contenenti miscele di ossigeno). Per i DPI dotati di filtri occorrerà sostituire gli stessi secondo quanto previsto dal libretto d'uso e comunque ogni qualvolta l'olfatto segnali odori particolari o quando si noti una diminuzione della capacità respiratoria.

Di seguito si tratta la modalità raccomandata per indossare i facciali:

- indossare il facciale nel cavo della mano, stringinaso verso l'esterno, elastici in basso;
- porre il facciale sotto il mento, spostare l'elastico inferiore dietro al collo e sotto le orecchie e quello superiore dietro la testa, sopra le orecchie;
- regolare la bardatura tirando all'indietro i lembi degli elastici attraverso le fibbiette;
- per allentare la tensione degli elastici, premere sull'interno delle fibbiette;
- modellare la zona del naso sul viso, premendo sullo stringinaso lungo i due lati.

Le polveri e le fibre presenti nell'edilizia sono di seguito analizzate.

2.4.9.6.1 Silice

Polveri contenenti silice possono prodursi nelle operazioni di sabbiatura di prospetti e murature esterne. Polveri contenenti piccole quantità di silice (dette polveri miste), possono ritrovarsi in varie lavorazioni come le demolizioni, l'uso di martelli pneumatici su calcestruzzo, nelle preparazioni di malte cementizie e calcestruzzi, e in galleria durante lo scavo con mezzi meccanici. Nell'esposizione a silice (sabbiatura) è opportuno usare almeno un facciale FFP2. Per le polveri miste (demolizioni ecc.) di norma può essere sufficiente un FFP1.

2.4.9.6.2 Amianto

Le fibre di amianto sono cancerogene: possono causare tumori dei polmoni e delle pleure. L'esposizione ad amianto è quindi molto pericolosa. Materiali contenenti amianto sono stati molto usati in passato. Il rischio di inalare fibre di amianto si ha principalmente nei lavori di demolizione o di rimozione di materiali contenenti amianto. Il rischio è particolarmente elevato nelle operazioni di demolizione di strutture civili. Tali lavori devono essere effettuati da ditte specializzate con operai addestrati e con mezzi di protezione individuali tra i più efficaci (elettrorespiratori, camere in depressione, ecc.).

Anche il ballast ferroviario può risultare contaminato da amianto o contenerne esso stesso al suo interno (rocce amiantifere, in genere serpentiniti), il presente PSC prevede la caratterizzazione delle rocce e del ballast ferroviario su cui si interviene, qualora ne fosse rilevata la presenza verranno attuate tutte le procedure previste per legge per eseguire un corretto smaltimento del materiale.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	77

2.4.9.6.3 Fibre minerali artificiali- FAV

In edilizia si vanno affermando come isolanti termoacustici, anche come sostituti dell'amianto, la lana di vetro e di roccia e le fibre ceramiche e altre fibre artificiali. Queste fibre sono dotate di capacità irritante sulla cute e sulle prime vie respiratorie, mentre andrà analizzata la loro potenzialità cancerogena. Pertanto, al rinvenimento di detti materiali, è obbligatorio stabilirne la pericolosità mediante l'individuazione analitica del codice CER per il corretto smaltimento e in base ai risultati ottenuti predisporre le corrette misure di sicurezza che possono arrivare sino alla necessità di procedere come se si fosse in presenza di materiali amiantiferi.

2.4.9.7 *Dispositivi di protezione per l'udito*

La caratteristica di un DPI contro il rumore è quello di assorbire le frequenze sonore pericolose per l'udito, rispettando nello stesso tempo le frequenze utili per la comunicazione e per la percezione dei pericoli. Per la protezione dell'udito si possono utilizzare diversi DPI (principalmente cuffie antirumore e inserti auricolari del tipo usa e getta). È indispensabile, nella scelta dei DPI, valutare l'ambiente, le condizioni di utilizzo e l'entità del rumore, oltre che la praticità d'uso.

Prima della prescrizione dell'utilizzo di otoprotettori obbligatori (ove la legge lo prevedesse per il livello di esposizione del lavoratore), il datore di lavoro dovrà valutare le conseguenze riconducibili all'adozione di tale misura di protezione per l'udito che potrebbe portare ad una riduzione del livello di percezione di segnalazioni acustiche di sicurezza legate all'esercizio ferroviario e/o il transito e la manovra di mezzi operativi e di ridurre l'efficacia di tali protezioni contro il rischio di investimento. Qualora questo si verifichi nelle condizioni precedentemente descritte, il datore di lavoro è tenuto ad adottare misure organizzative alternative, quali la turnazione del personale, o inserire la lavorazione tra quelle previste nelle fasi di interruzione del binario. Quindi, prima dell'inizio di lavori, in adiacenza a tratti interessati da presenza di esercizio ferroviario, in relazione alle rilevazioni fonometriche del rumore di fondo effettivo, le Imprese provvederanno ad adeguare, se necessario, il proprio piano sanitario e le conseguenti misure di sicurezza illustrandole nel POS.

2.4.9.8 *Mezzi di protezione personale per i rischi chimici*

In edilizia si fa ormai uso di numerosi prodotti chimici. L'utilizzo di alcuni di questi è relativamente recente e molti lavoratori non sono consapevoli dei rischi legati al loro utilizzo. In altri casi si tratta di sostanze usate da sempre ma di cui si è sottovalutata la pericolosità (catrami, peci, oli minerali). Le attività di impermeabilizzazione espongono a numerosi rischi chimici. Vengono utilizzati come "primer", solventi tossici e nocivi. Nelle fasi in cui si spandono è bene utilizzare ed è obbligatorio farlo in spazi chiusi o in cavità, maschere con filtri a carbone attivo. I filtri vanno sostituiti quando si avverte l'odore del solvente utilizzato. Nelle attività di impermeabilizzazione, soprattutto se effettuate in ambienti chiusi, si può essere esposti a concentrazioni anche elevate di idrocarburi policiclici aromatici (IPA) che sono sostanze cancerogene. È quindi indispensabile negli ambienti chiusi in cavità indossare facciali filtranti o maschere con carboni attivi. In tutte le attività che espongono a peci, catrami, bitumi, si deve anche far uso di guanti ed indumenti che coprano le parti scoperte, per proteggersi sia dagli effetti sulla cute di queste sostanze (dermatiti e tumori cutanei) sia da possibili ustioni. Gli oli minerali utilizzati come fluidi disarmanti (in particolare se oli esausti) possono contenere sostanze cancerogene come gli idrocarburi policiclici aromatici



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	78

(IPA). Inoltre, gli oli minerali possono causare dermatiti. Vanno previsti ed utilizzati quindi mezzi di protezione adeguati:

- se si applicano a pennello o a rullo sono sufficienti guanti e indumenti per proteggere la cute;
- se gli oli vengono applicati a spruzzo ci si deve anche proteggere dal rischio di inalazione, e quindi oltre a lavorare tenendo conto della direzione del vento (spruzzare sottovento rispetto al lavoratore), vanno utilizzati facciali filtranti o maschere idonee con protezione anche degli occhi.

È importante, al termine dell'applicazione, lavarsi la cute esposta con acqua e sapone ed evitare l'utilizzo di solventi o di abrasivi che danneggiano sempre la cute. L'utilizzo di adesivi pone problemi soprattutto nel caso di adesivi composti da resine reattive, come le resine epossidiche o le resine poliuretaniche, che possono determinare sensibilizzazioni e patologie allergiche sia cutanee che respiratorie. Nei lavori di carpenteria e nella realizzazione di impianti idraulici si effettuano lavori di saldatura. Le operazioni di saldatura producono fumi e gas irritanti o nocivi per i nostri polmoni.

Quando la saldatura viene effettuata in spazi chiusi, oltre ai comuni mezzi di protezione (schermi facciali, guanti, occhiali, grembiule) devono essere utilizzate idonee misure di ventilazione e può essere utile utilizzare facciali filtranti per fumi di saldatura. Lavorazioni specifiche, come quelle relative all'asfaltatura, alla saldatura, ecc., impongono l'utilizzo di DPI particolari, caratteristici dell'attività. Oltre ai DPI tradizionali esiste inoltre una serie di indumenti che, in talune circostanze e particolari attività lavorative, svolgono anche la funzione di DPI, tra cui ad esempio:

- copricapi a protezione dei raggi solari;
- indumenti da lavoro ad alta visibilità per tutti i soggetti impegnati nei lavori in galleria, lungo linea ferroviaria, o che comunque operano in zone di forte flusso di mezzi d'opera o su strada;
- indumenti di protezione contro le intemperie (giacche, pantaloni impermeabili, indumenti termici).

2.4.9.9 Dispositivi di protezione individuale per lavori in sotterraneo

I lavoratori addetti a lavori all'interno delle gallerie dovranno indossare tuta o giacca e pantaloni ad alta visibilità di classe 3.

L'utilizzo di indumenti ad alta visibilità di classe 2 (giubbotto o corpetto) è previsto unicamente per gli assistenti, per il personale che porta all'interno delle gallerie il materiale di forniture e per altro personale che si reca in galleria per effettuare controlli inerenti alla direzione lavori od attività similari.

I lavoratori operanti all'esterno della galleria dovranno indossare indumenti ad alta visibilità di classe 2 (giubbotto o corpetto).

È in ogni caso sempre obbligatorio l'uso di caschi di protezione per tutto il personale che lavora in galleria. **Sarà compito del datore di lavoro dell'impresa esecutrice verificare la necessità che i lavoratori, che operano in galleria, siano dotati di autosalvatore (dispositivo erogatore di ossigeno).**

2.4.9.10 Dispositivi di protezione Alta Visibilità

La normativa UNI EN ISO 20471:2017 determina i requisiti dell'abbigliamento ad alta visibilità in modo da tutelare la sicurezza del lavoratore che si trova ad operare in ambienti in cui vi è scarsa visibilità e dispone



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	79

una classificazione per questi tipi di capi professionali, ne stabilisce, la classificazione, la composizione, il metodo di utilizzo e la manutenzione.

la normativa prevede una divisione in tre classi di appartenenza a seconda del livello di rischio dal quale tutelano e a seconda della quantità di materiale fluorescente (che garantisce la visibilità durante il giorno) e retroriflettente (che garantisce la visibilità notturna) che li costituisce. In generale, ogni DPI che mira ad aumentare la visibilità del soggetto che lo indossa, ha un colore acceso (rosso, arancio o giallo) con inserti catarifrangenti di spessore e quantità variabile.

La classe di appartenenza degli indumenti si può ottenere sia attraverso l'utilizzo di un singolo capo o combinando insieme diversi capi, facendo in modo che la somma delle superfici sia conforme a quanto previsto dalla classe che si vuole raggiungere.

Indumenti alta visibilità: prima classe

La prima classe degli indumenti ad alta visibilità protegge da rischi minimi. Per rispettare la normativa, i capi appartenenti a questa classe devono essere composti da 0,14 m² di materiale fluorescente, 0,10 m² di materiale retroriflettente e almeno 2 metri di nastro riflettente largo 5 cm.

Possono essere utilizzati per lavori su strade dove circolano veicoli con velocità inferiore a 30 km/h. Più generalmente, quindi, si tratta di strade private dove è presente poco traffico. Non sono, invece, idonei per essere utilizzati su strade urbane ed extraurbane. Un esempio, sono le bretelle retroriflettenti.

L'uso della prima classe NON è permesso in cantiere.

Indumenti alta visibilità: seconda classe

Gli indumenti appartenenti alla seconda classe sono idonei per la tutela dei lavoratori durante le ore diurne su strade urbane ed extraurbane dove la velocità dei veicoli non supera i 60 km/h. Devono essere composti da 0.50 m² di materiale fluorescente, 0.13 m² di materiale retroriflettente, 2.60 metri di nastro riflettente largo almeno 5 cm.

Rientrano in questa categoria, tra gli altri, giubbotti, giacche e pantaloni che hanno bande presenti su tutti i lati. Eventualmente, due indumenti di seconda classe, che vanno a coprire sia la parte superiore del corpo che quella inferiore, possono essere considerati come un indumento di terza classe.

Indumenti alta visibilità: terza classe

Negli indumenti di terza classe rientrano quelli composti dalla maggior quantità di materiale e che ricoprono maggiormente il corpo del lavoratore. Pertanto sono quelli più performanti e che proteggono dai rischi più elevati. Devono essere costituiti da 0.80 m² di materiale fluorescente, 0.20 m² di materiale retroriflettente e una banda di nastro riflettente lunga almeno 4 metri e ampia 5 cm. Le bande riflettenti, negli indumenti appartenenti a questa categoria, devono essere presenti sul tronco, sulle braccia e sulle gambe del lavoratore. Sono capi idonei per lavori effettuati nelle ore diurne, al crepuscolo e nelle ore notturne, sia in ambienti chiusi (come le gallerie) che autostrade, strade urbane e extraurbane con veicoli che transitano ad una velocità superiore ai 60km/h. Sono utilizzabili anche nel periodo invernale. Si tratta di tute, salopette e giacche lunghe.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	80

Il Decreto del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 22 Gennaio 2019 che indica le procedure di apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare, stabilisce che gli indumenti alta visibilità devono essere di **classe 3** per i lavoratori che svolgono la loro mansione su autostrade, strade extraurbane principali, strade extraurbane secondarie e strade urbane di scorrimento, mentre possono essere di classe 2 quando ci si trova su strade urbane di quartiere o strade locali.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	81

3 OPERE CIVILI

3.1 PREMESSA

La struttura e le opere riepilogate nel presente capitolo fanno riferimento al Capitolato e al Manuale di Progettazione RFI attualmente vigenti.

Le indicazioni di sicurezza qui richiamate e ricordate afferiscono agli oneri dell'Appaltatore; diversamente, l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi specifici propri dell'attività delle imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi, approfonditi in relazione alle caratteristiche dello specifico cantiere e delle possibili attività interferenti, sono invece oggetto di un esame dettagliato da parte del CSP all'interno della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

3.2 BONIFICA ORDIGNI BELLICI

p.m. (v. §2.2).

3.3 RILIEVI TOPOGRAFICI, TRATTAMENTI, RILIEVI GEOLOGICI ED INDAGINI GEOGNOSTICHE

3.3.1 Premessa

Le attività topografiche potranno riguardare:

- reti di inquadramento e raffittimento;
- poligonali;
- livellazioni;
- rilievi planoaltimetrici;
- rilievi delle sezioni trasversali;
- tracciati planoaltimetrici;
- rilievi topografici per verifiche di compatibilità idraulica di manufatti ferroviari.

Le lavorazioni geologiche e geognostiche rientrano nelle seguenti categorie:

- studi e rilievi geologici;
- prospezioni geofisiche (prove geoelettriche, geo-gravimetriche, georadar, prove geosismiche, prove soniche);
- indagini geognostiche:
 - perforazioni e sondaggi;
 - scavi esplorativi superficiali e prelievo di campioni;
 - prelievo di campioni in ambiente costiero e fluviale;
 - opere di completamento e sistemazione;
- prove geotecniche in sito:
 - installazione di piezometri a tubo aperto;
 - prove penetrometriche e dilatometriche continue (es. CPT);
 - altre prove in sito (es. Prova di carico su piastra);
 - prove in foro di sondaggio (es. SPT).

3.3.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	82

Le attività topografiche sono svolte all'inizio per la verifica delle reti topografiche di riferimento ed integrarle con nuovi capisaldi, prima di ogni attività di costruzione per verificare la correttezza dei dati progettuali nonché per la corretta ubicazione dell'opera. Nel corso dei lavori le attività topografiche vengono inoltre svolte per monitorare la corretta esecuzione dei lavori e misurarne l'avanzamento.

I topografi sono pertanto chiamati ad operare tanto in ambienti di lavoro già organizzati, tanto in ambienti aperti anche in presenza di traffico veicolare o ferroviario.

Per tale motivo particolare attenzione dovrà essere posta dai tali operatori, che eseguono attività per lo più di tipo speditivo, nel posizionarsi sempre in condizioni di sicurezza.

I topografi potranno accedere alle aree di lavoro solo in accordo con il Capo Cantiere (Capo Imbocco) o con i Preposti da questi incaricati di seguire le attività di rilievo e tracciamento.

I lavori topografici devono essere programmati settimanalmente e notificati al CSE, il quale a seguito della propria azione di coordinamento, fornirà specifiche indicazioni su dove e quando operare.

Le postazioni semifisse come i punti di stazione degli strumenti topografici impiegati, devono essere segnalate con coni in plastica bicolore o altro dispositivo equivalente, qualora sia presente traffico veicolare, mentre nel caso si operi all'interno della sede ferroviaria in esercizio verranno le indicazioni impartite da RFI/Italferr in sede di coordinamento e sulla base delle norme ferroviaria in materia di sicurezza cantieri.

In presenza di linee elettriche aeree, in ambiente ferroviario, l'altezza massima delle paline topografiche deve essere mantenuta entro i limiti che verranno indicati da RFI/Italferr in sede di coordinamento.

Il ricorso a piattaforme con braccio estensibile (PLE), anche se solo come soggetto trasportato, da parte dei topografi presuppone l'uso delle cinture di sicurezza, tale dispositivo essendo un DPI di III categoria prevede che i soggetti siano formati, informati ed addestrati all'uso.

L'accesso di topografi in quota, sia su ponteggi che su opere deve essere autorizzato dal Capo Cantiere.

3.4 DEMOLIZIONI

3.4.1 Premessa

Individuate in sede di accesso alle aree di lavoro le strutture interferenti l'impresa e il progettista, sulla base delle valutazioni effettuate sullo stato conservativo e sulla stabilità della struttura oggetto di demolizione, individuerà la metodologia più opportuna con cui procedere alla demolizione delle stesse.

Le demolizioni possono riguardare:

- l'intera struttura;
- parte di strutture (demolizione parziale).

Si può distinguere tra le seguenti categorie di demolizioni:

- **incontrollata**, utilizzata prevalentemente per azioni distruttive;
- **controllata**, utilizzata prevalentemente nel caso di recuperi e riqualificazioni.

Le demolizioni incontrollate possono avvenire:

- con esplosivo (per memoria);

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	83

- con martelli pneumatici o oleodinamici montati su mezzi meccanici (percussione);
- tramite pinze idrauliche e/o cesoie oleodinamiche montate su mezzi meccanici, o con martinetti idraulici usati come divaricatori (frantumazione);
- con ruspe cingolate o terne gommate (spinta o trascinamento).

Le demolizioni controllate possono avvenire:

- per frantumazione chimica con l'uso di sostanze espandenti;
- per frantumazione meccanica con pinze per demolizione e cesoie manuali o cesoie oleodinamiche montate su automezzi semoventi;
- per frantumazione meccanica ottenuta con martinetti espandenti;
- idrodemolizione;
- per abrasione con sega a disco diamantato o sega a filo diamantato;
- demolizione o taglio con carotaggi contigui;
- demolizione o taglio con lancia termica;
- demolizione o taglio con laser.

Demolizioni controllate interesseranno la testa dei pali gettati in opera, per rimuovere la parte del calcestruzzo meno compatta risalita con l'esecuzione del getto, la demolizione può avvenire con:

- miniescavatori dotati di martello demolitore idraulico;
- pinze idrauliche circolari appositamente concepite per la scapitozzatura dei pali, collegate ad un escavatore idraulico;
- frese idrauliche installate su escavatore idraulico.



Demolizione con martellone



Demolizione con fresa

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	84



Demolizione con corona idraulica

La scelta delle tecniche di demolizione dipende da numerosi fattori, tra cui l'ubicazione dell'opera, la destinazione d'uso, la tipologia strutturale, il periodo di costruzione e i materiali costituenti, che dovranno essere oggetto di un'attenta **analisi preliminare** da parte del Progettista e successivamente dell'Appaltatore. Le modalità per l'esecuzione in sicurezza dei lavori di demolizione sono riportate negli articoli dal 150 al 155 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. (TITOLO IV – CAPO II – SEZIONE VIII).

L'Appaltatore dovrà provvedere ad inserire all'interno del proprio Piano Operativo di Sicurezza un **programma delle demolizioni**, che specifichi l'ordine delle operazioni di demolizione, nonché le modalità di esecuzione delle stesse in termini di attrezzature, macchine ed opere provvisorie da impiegare, le modalità di smaltimento dei materiali di risulta e le misure di sicurezza da adottare durante le lavorazioni. Nel caso di demolizioni di **strutture in muratura, in cemento armato ed in acciaio**, si procederà generalmente rimuovendo dapprima la copertura (tegole, travi in legno e/o solai latero-cementizi, ecc.) e poi le murature e i solai di interpiano mediante un martellone meccanico.

Per **edifici con struttura portante in acciaio/cls e/o prefabbricata** si procederà analogamente al caso precedente provvedendo dapprima alla rimozione delle strutture di copertura (lamiera, shed, travi reticolari, ecc.), successivamente verrà eseguito il taglio delle travi tra i vari telai e la loro rimozione. Poi si procederà con la demolizione/rimozione di colonne/pilastri, pannelli prefabbricati e murature tramite martellone idraulico, pinza meccanica ed autogrù.

Dovrà essere prevista la procedura di **bonifica degli impianti presenti**; tale bonifica consisterà nel sezionamento dell'impianto elettrico, sezionamento impianto gas e inertizzazione tubi e serbatoi, sezionamento impianto idrico. La verifica dell'avvenuta bonifica dovrà avvenire con dichiarazione firmata dal Responsabile dell'Impresa e consegnata al CSE prima dell'inizio della demolizione del manufatto. Con il procedere delle demolizioni la superficie verrà gradualmente sgomberata da tutti i materiali di risulta che non dovranno per alcun motivo essere accumulati sulle opere provvisorie.

Gli accessori ed i **piccoli manufatti** in muratura verranno demoliti mediante martello demolitore, pala meccanica e/o operando manualmente.

I **box prefabbricati** verranno invece rimossi tramite braccio meccanico e trasportati a mezzo autocarro.

3.4.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

Per i rischi, le misure di prevenzione e le istruzioni per gli addetti di reti di servizi rilevate e rilevabili, si



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	85

faccia riferimento al §2.3 e al §9.

Prima dell'inizio di lavori di demolizione occorrerà verificare la **stabilità** delle varie strutture da demolire in modo da poter provvedere opportunamente alle opere di **rafforzamento e di puntellamento** necessarie ad evitare crolli intempestivi in corso d'opera.

I vari elementi strutturali dovranno essere demoliti con **cautela** e sotto la sorveglianza di un preposto, procedendo dall'alto verso il basso, o comunque in modo da non compromettere la stabilità delle strutture portanti o di collegamento e di quelle eventuali adiacenti.

Nella demolizione manuale dei muri di altezza maggiore o uguale a 2 metri effettuata occorrerà servirsi di ponti di servizio indipendenti dall'opera in demolizione. Agli operai dovrà essere fatto divieto di lavorare su tali muri in demolizione.

È indispensabile **segregare** l'area interessata dalle demolizioni vietando la sosta ed il transito, con appositi segnali e sbarramenti.

Il **convogliamento** del materiale di demolizione dovrà avvenire tramite appositi canali, come prescritto dall'art.153 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

L'Appaltatore dovrà avere cura di evitare che le operazioni di demolizione possano arrecare danni o lesioni ad **opere adiacenti**.

Se le parti di strutture da demolire non superano un'altezza di 5 metri sul terreno, la demolizione può essere eseguita **mediante rovesciamento per trazione o per spinta**, avendo cura che l'azione impressa sia graduale in modo da non determinare crolli intempestivi o non previsti di altre parti. In particolare, la trazione dovrà essere esercitata da una distanza pari ad almeno una volta e mezzo l'altezza del muro o della struttura da abbattere e provvedendo all'allontanamento degli operai dalla zona interessata. Il rovesciamento per spinta può essere effettuato con martinetti solo per opere di altezza non superiore a 3 metri, con l'ausilio di puntelli sussidiari contro il ritorno degli elementi smossi.

Per ridurre al minimo la produzione di polveri si dovrà provvedere ad una efficace **bagnatura** delle strutture durante lo sviluppo delle demolizioni.

I materiali e gli eventuali rifiuti speciali provenienti dalle demolizioni dovranno essere smaltiti dall'Impresa esecutrice nel rispetto della normativa vigente in materia.

Preliminarmente alle operazioni di demolizione l'Appaltatore dovrà effettuare un **sopralluogo** su ogni sito di intervento al fine di accertare e segnalare la presenza di impianti dismessi da demolire, materiali o attrezzature contenenti sostanze tossico/nocive o pericolose (es. materiali o manufatti contenenti amianto, trasformatori contenenti oli - PCB) da smaltire, elementi o situazioni particolari.

Così come prescritto dal Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili, le operazioni di rimozione e smaltimento di materiali contenenti amianto (**MCA**) dovranno essere condotte secondo quanto previsto al titolo IX capo III del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. Le attività dovranno essere condotte da impresa specializzata iscritta alla categoria 10 dell'Albo Nazionale Gestori Ambientali, istituito ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dovranno essere applicate le disposizioni e apprestamenti prescritti nei Piani di Lavoro e dalle ASL competenti (v. §9.2.3). Nel caso di presenza di reti di distribuzione, occorre richiedere all'**ente gestore** proprietario della rete, il rilascio di un documento scritto attestante l'avvenuto lavaggio ed inertizzazione delle tubazioni dismesse, che, se abbandonate con residui di gas all'interno, potrebbero costituire un grave rischio di esplosione per tutti i lavoratori presenti durante le attività di demolizione. Occorre provvedere inoltre allo **svuotamento delle condotte** d'acqua dismesse e degli eventuali serbatoi presenti. A valle di tali operazioni sarà necessario consegnare al CSE una **dichiarazione attestante**



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	86

L'avvenuta bonifica delle reti di servizi interessanti il manufatto da demolire. In modo particolare andrà dichiarato l'avvenuto sezionamento dell'impianto elettrico, dell'impianto del gas (comprendente l'eventuale serbatoio), dell'impianto idrico e dell'impianto telefonico. Alla dichiarazione andrà allegata la certificazione dell'Ente Erogatore nel caso in cui sia stato quest'ultimo a provvedere all'intervento sull'impianto. Se le reti di servizi generali presenti sull'area di intervento non interferiscono con l'attività di demolizione, occorrerà comunque segnalare sul terreno i tracciati delle reti presenti dovranno essere con bandelle colorate ed apposita cartellonistica, al fine di evitare contatti accidentali durante le lavorazioni. Si rimanda al paragrafo §2.3, per indicazioni più approfondite riguardo ai rischi legati alla presenza delle suddette reti.

Laddove si debba operare in **adiacenza a manufatti esistenti** per cui non sono previste demolizioni dovranno prevedersi le opportune misure di sicurezza:

- delimitazione dell'area d'intervento;
- predisposizione nelle zone adiacenti di teli per impedire la dispersione delle polveri;
- predisposizione di opere provvisorie di protezione del manufatto adiacente.

Le opere di protezione dovranno essere dimensionate in maniera tale garantire la completa protezione dal manufatto adiacente e contemporaneamente proteggere da eventuale proiezione di materiali.

- Laddove si debba operare in prossimità di strade da mantenere in esercizio (v. §11) durante lo svolgimento dei lavori dovranno prevedersi, analogamente al caso precedente, le seguenti misure di sicurezza:
- delimitazione dell'area d'intervento;
- predisposizione di opere provvisorie di protezione della sede stradale (compresa la protezione da eventuali proiezioni di materiali);
- predisposizione di teli per impedire la dispersione delle polveri su tutto il fronte stradale.
- qualora si prevedano situazioni di rischio non eliminabili con le misure sopra descritte, dovrà essere richiesta **l'interruzione** temporanea della circolazione per la durata di tali lavorazioni.
- quando le demolizioni interesseranno aree situate in prossimità della linea ferroviaria in esercizio oltre alle misure sopra previste (delimitazioni, opere provvisorie di protezione) si dovranno realizzare opportune protezioni isolanti a **salvaguardia della linea TE** per evitare contatti accidentali dei macchinari di cantiere con la stessa.
- per il calcolo ed il dimensionamento delle opere di protezione, in tutti i casi, si dovrà tenere conto della spinta esercitata dal **vento**; nel caso di protezione di aree limitrofe all'esercizio ferroviario oltre alle sollecitazioni indotte dal vento dovrà essere considerata la spinta e la successiva depressione dovuta al **passaggio dei convogli**.
- Durante la lavorazione di posa in opera delle opere di protezione in prossimità delle aree ferroviarie, si dovrà operare con l'ausilio di **personale addetto alla protezione cantieri** e nel rispetto di quanto prescritto dalle IPC in vigore (v. §10). Lavorazioni che potrebbero essere pericolose in considerazione del transito di eventuali trasporti o convogli ferroviari di merci pericolose dovranno essere sospese fino al ristabilimento delle distanze di sicurezza.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	87

3.5 OPERE IN TERRA E SCAVI

3.5.1 Premessa

Gli scavi necessari alla realizzazione di un'opera possono essere riepilogati nelle seguenti categorie:

- **Scavi di sbancamento:** interessanti superfici di dimensioni tali da consentire al mezzo di trasporto di raggiungere il fronte o il fondo di scavo;
- **Scavi di fondazione:** scavi per i quali il fronte o il fondo di scavo è inaccessibile al mezzo di trasporto;
- **Scavi a sezione obbligata e/o ristretta:** scavi continui (correnti o limitati) di sezione trasversale ristretta, da eseguirsi dal piano di campagna;
- **Scavi a foro cieco** (v. §3.11).

Questi, a seconda dei casi, potranno essere eseguiti **a mano o con mezzi meccanici**

Gli scavi per opere di fondazione possono essere a cielo aperto ed a sezione obbligata con pareti verticali o subverticali. Generalmente sono caratterizzati da ampie superfici di impronta, dislivelli a luoghi notevoli, assenza di vie di fuga, problemi di drenaggio dell'acqua e notevole sviluppo delle pareti di taglio. Tra i principali fattori di rischio, quindi, oltre alla pericolosità conseguente a cedimenti e rigonfiamenti, tenuta delle pareti, ecc., vanno considerate anche circostanze aggravanti, quali falde acquifere e circolazione di fluidi, accumuli di materiali sul ciglio, vibrazioni, presenza sul fondo dello scavo di armature, casseforme.

Tali lavorazioni sono trattate in 4 principali articoli del T.U. Tit. IV Capo II Sez. III Scavi e Fondazioni: Art. 118. Splateamento e sbancamento, Art. 119. Pozzi, scavi e cunicoli, Art. 120. Deposito di materiali in prossimità degli scavi, Art. 121. Presenza di gas negli scavi.

Per la scelta della tipologia di scavo e della modalità costruttiva sarà, di fondamentale importanza ai fini della sicurezza, conoscere preliminarmente e dettagliatamente le **caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni** interessati dai lavori, distinguendo tra rocce più o meno coerenti e terreni (rocce incoerenti) a comportamento granulare o coesivo.

Per **rinterri** si intendono:

- la sostituzione di zone di terreno non adeguato, di seguito detta sostituzione, al disotto del piano di posa di manufatti, delle trincee e dei rilevati, effettuata mediante sostituzione dei terreni del sottosuolo con materiale idoneo o mediante il trattamento degli stessi con calce;
- il riempimento di scavi provvisori eseguiti per la realizzazione di fondazioni, cunicoli, pozzetti, e quanto altro;
- la sistemazione superficiale eseguita con o senza apporto di materiale.

Tra le opere in terra troviamo:

- i **rilevati**: ossia tutte le opere realizzate con terra, destinate a formare il rilevato ferroviario e stradale, ed i piazzali, con esclusione dei lavori inerenti alla sovrastruttura stradale o ferroviaria. In accordo con il capitolato delle opere civili, si distingue tra rilevato ferroviario, rilevato ferroviario a ridosso delle opere d'arte (rilevato-viadotto, rilevato-scatolare) e rilevato stradale.
- **dune, ritombamenti e colline artificiali**, ossia tutte le opere in terra non rientranti nei rilevati e che non siano opere di presidio idraulico.
- le **trincee** (ferroviarie e stradali).

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	88

3.5.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

Prima di avviare le operazioni di scavo, l'Appaltatore deve procedere ad una serie di **attività preliminari**, per le quali innanzitutto occorrerà:

- effettuare un sopralluogo per individuare: l'esatta collocazione di tutte le utenze sotterranee del luogo di scavo e le condizioni ambientali (edifici, strade, alberi ecc.) che possono determinare situazioni di rischio;
- valutare l'effettivo rischio specifico riferito a:

3.5.2.1 possibili situazioni legate a fattori ambientali ed umani;

- presenza di atmosfere pericolose o presunta mancanza di ossigeno nello scavo;
- presenza di canalizzazioni di servizi;
- condizioni difficoltose di accesso ed uscita dallo scavo;
- redigere un Piano Operativo di Sicurezza specifico (Titolo IV D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- stilare, ove previsto, un apposito progetto per le armature di sostegno (Titolo IV D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- predisporre un piano per la gestione di eventuali situazioni di emergenza connesse alle peculiarità del cantiere. È importante che le indicazioni da seguire in caso di emergenza siano immediatamente visibili e di facile comprensione. Per la gestione di eventuali emergenze devono anche essere individuati sia il responsabile che la relativa "squadra" (D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).
- programmare un piano di formazione, informazione e addestramento per i lavoratori (D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.)
- mettere a disposizione dei lavoratori i dispositivi di protezione individuali (DPI) idonei e controllare che gli stessi li utilizzino, così come previsto dalla normativa in vigore (Titolo 3, capo II, artt. 74-79 e all. VIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

Prima di consentire il transito dei mezzi da impiegare nell'area di lavoro, l'Appaltatore dovrà accertare sempre la **stabilità e la portanza del terreno**, e assicurarsi che lo scavo non vada a compromettere la stabilità delle **opere preesistenti**.

- Nella scelta della tipologia di scavo e delle modalità esecutive si dovrà tenere conto della natura e conformazione del terreno, nonché degli ostacoli, ingombri o altri impedimenti esistenti.
- La zona interessata dai lavori di sbancamento dovrà essere appositamente delimitata: appositi cartelli indicheranno il divieto di accesso alla zona.
- Prima di iniziare i lavori, egli dovrà inoltre provvedere alla gestione di eventuali rischi connessi con la presenza di buche, avvallamenti, linee elettriche, condutture di gas, ecc.. La presenza di reti di servizio può provocare gravi incidenti quando si fa uso di utensili o macchine di scavo. Nel caso in cui i lavori di scavo debbano essere effettuati in prossimità di linee elettriche sia sotterranee che aeree, occorre comunicarlo all'azienda erogatrice di energia elettrica e ottenere le necessarie autorizzazioni. Pertanto, lo scavo deve essere avviato solo quando le aziende di servizio hanno comunicato l'effettiva collocazione delle canalizzazioni (energia elettrica, gas,



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	89

acqua, telecomunicazioni, ecc.). Quando non è possibile stabilire l'esatta posizione delle canalizzazioni, neanche mediante sistemi elettronici di rilevazione, il lavoro deve essere svolto con cautela e, quando possibile, con scavo manuale. Se in fase di lavorazione si danneggiano cavi, canali, ecc., i lavoratori devono allontanarsi rapidamente dalla zona di scavo e il responsabile tecnico è tenuto ad avvertire immediatamente le aziende di servizio e sospendere il lavoro fino al sopralluogo di controllo effettuato dalle stesse aziende fornitrici. Per garantire la salubrità dell'aria nella trincea e la sicurezza dei lavoratori dal rischio incendio o esplosione, si dovrà disporre all'occorrenza di strumenti di rilevazione di gas nocivi o esplosivi.

- Il materiale scavato non dovrà essere depositato sul ciglio dello scavo per evitare i pericoli di smottamento delle pareti e di caduta di materiali dall'alto. Il ciglio superiore dovrà dunque essere pulito e sgombrato da materiali o cose che, per effetto dei lavori, potranno distaccarsi e cadere. Se necessario dovrà essere protetto con parapetto a norma.
- Dovrà essere comunque vietata la presenza di persone alla base della parete di attacco e sul ciglio superiore dello scavo.
- L'Appaltatore dovrà predisporre idonee attrezzature meccaniche per ridurre la movimentazione manuale dei carichi.
- Se necessario dovranno essere predisposte adeguate opere provvisorie atte a contenere la caduta di materiale.
- È obbligo dell'Appaltatore provvedere all'informazione, la formazione e l'addestramento del personale impiegato nelle operazioni di movimento terra, il quale dovrà essere adeguatamente istruito sull'utilizzo dei macchinari previsti per le lavorazioni, sui comportamenti da tenersi in caso di rottura accidentale di cavi e tubazioni e, più in generale, sui rischi a cui è esposto a causa degli interventi da porre in essere.
- Occorre adibire alle operazioni di scavo esclusivamente mezzi d'opera provvisti di cabina insonorizzata, dotata di filtro antipolvere, strutture di protezione in caso di ribaltamento (ROPS) e contro la caduta di oggetti dall'alto (FOPS), come prescritto dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., di segnalatore luminoso (girofarò) e di segnalatore acustico che ne indichi il movimento in retromarcia.
- La pendenza della parete di scavo, se non diversamente indicato dal progettista, non dovrà superare quella di declivio naturale, tenuto conto della particolare natura del terreno, da accertarsi preventivamente con apposita indagine geotecnica.
- In caso di scavo a pareti verticali o di pendenze finali superiori a quelle di declivio naturale dovranno essere approntate idonee strutture atte ad evitare franamenti.
- È sempre necessario tenere in considerazione le condizioni meteorologiche/climatiche: piogge persistenti, gelo, prolungata siccità, presenza di acqua nello scavo, ecc. Ad esempio, in presenza di terreno gelato, non potendo verificare preliminarmente l'effettiva compattezza del terreno, si devono predisporre comunque le relative misure di protezione.
- I lavoratori che operano all'interno dello scavo devono essere sempre protetti dalla possibile caduta di terreno, detriti o pezzi di roccia che si possono staccare dalle pareti dello scavo stesso. Un'adeguata protezione può essere realizzata con la rimozione di tutte le parti instabili delle superfici di scavo e con la predisposizione di barriere protettive sufficienti a fermare e contenere



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	90

il materiale (reti di trattenuta, spritz beton o altri sistemi di protezione equivalenti). Per prevenire la caduta di arnesi e di detriti, occorre che il materiale di scavo e le relative attrezzature siano collocate almeno ad 1 metro di distanza dal ciglio dello scavo stesso. Qualora questo non sia possibile, si devono installare barriere e parapetti adeguati.

- Si deve provvedere a raccogliere ed eliminare, con procedure e attrezzature appropriate, le polveri e le fibre dannose che si sono depositate nello scavo. È opportuno limitare il più possibile la diffusione della polvere bagnando, ove necessario, le superfici di scavo e i percorsi dei mezzi meccanici. Quando non è possibile contenere completamente la polverosità durante i lavori di scavo, si dovrà limitare l'esposizione dei lavoratori riducendo le ore di attività nelle mansioni a rischio con rotazione del personale. In presenza di una quantità di polvere che superi i limiti tollerati, i lavoratori devono essere forniti di appositi DPI e sottoposti a sorveglianza medica. In presenza di fibre pericolose, al fine di evitare contaminazioni dell'ambiente di vita, il lavoratore deve prestare particolare attenzione alla cura dell'igiene personale alla fine del turno prima di lasciare il cantiere.
- Nel caso di scavo in presenza d'acqua occorrerà provvedere all'aggottamento delle acque mediante l'utilizzo di apposite pompe. Occorrerà porre attenzione ai rischi elettrici connessi all'utilizzo di tali apparecchi, e allacciare la macchina ad un impianto d'alimentazione provvisto d'interruttori di comando e di protezione. In presenza d'acqua in funzione della situazione specifica e possono prevedere:
 - armature particolari per evitare franamenti delle pareti dello scavo;
 - sistemi adeguati per l'eliminazione delle acque o per il controllo del livello;
 - uso di opportuni dispositivi di protezione individuali.

Nell'eventualità di allagamento dell'area di scavo occorre attivare la procedura di emergenza, con la sospensione dei lavori, l'immediato allontanamento dei lavoratori e l'attivazione dei sistemi di smaltimento delle acque da parte degli addetti all'emergenza (v.§9).

- L'Appaltatore dovrà provvedere al monitoraggio preliminare dell'area per valutare l'eventuale presenza di amianto. In assenza di rimozione occorre verificare che non sia superato il valore limite di esposizione di cui all'art 254 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i e procedere alla bagnatura dell'area interessata dai lavori in modo continuo. Le operazioni di rimozione devono essere effettuate da Imprese esecutrici abilitate art. 212 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. (v.§9).
- Quando sia accertata o sia da temere la presenza di gas tossici (tipo Radon), asfissianti o la irrespirabilità dell'aria ambiente e non sia possibile assicurare una efficiente aerazione ed una completa bonifica, i lavoratori devono essere provvisti di idonei dispositivi di protezione individuale delle vie respiratore (autorespiratori), ed essere muniti di idonei dispositivi di protezione individuale collegati ad un idoneo sistema di salvataggio, che dev'essere tenuto all'esterno dal personale addetto alla sorveglianza. Questo deve mantenersi in continuo collegamento con gli operai all'interno ed essere in grado di sollevare prontamente all'esterno il lavoratore colpito dai gas.
- La circolazione degli automezzi e delle macchine semoventi all'interno della zona di scavo deve avvenire secondo percorsi predisposti in fase di organizzazione del cantiere. Quando è possibile, occorre prevedere percorsi separati per l'accesso dei lavoratori, opportunamente segnalati e illuminati.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	91

- I lavoratori che, necessariamente, operano in prossimità delle macchine, devono indossare indumenti di colore ben visibile e riflettenti alla luce in caso di lavori serali o notturni.
- Per limitare il rischio investimento è opportuno che:
 - nessun lavoratore si trovi nel campo d'azione delle macchine;
 - i lavoratori non sostino in prossimità dei lavori;
 - non ci sia la presenza contemporanea nello scavo di macchine ed operai;
 - in fase di avvio della macchina non siano presenti lavoratori nelle vicinanze;
 - i lavoratori non indossino indumenti che si possono impigliare negli organi in movimento.
- In caso di attività con impiego di macchine ad elevata rumorosità che superino i valori limite di esposizione fissati dalle norme, l'accesso alla zona di lavoro deve essere impedito con segnalazioni o recinzioni. Quando la presenza dei lavoratori è indispensabile, gli stessi devono essere dotati di dispositivi di protezione individuale. L'operatore di escavatore deve sempre usare cuffie di protezione e avere cura di chiudere la cabina di comando (v.§9).
- Il materiale dovrà essere caricato sul cassone del camion e mediante apposito telo di copertura in maniera tale da non poter cadere sulla strada durante il trasporto a discarica. Dovrà essere predisposto uno stesso percorso per tutti gli automezzi impiegati nei lavori e, ove possibile, una carreggiata per ogni senso di marcia. In mancanza di spazio sarà necessario realizzare delle piazzole di incrocio che siano direttamente visibili le une dalle altre, ovvero sarà necessario far uso di semafori di regolazione della viabilità.
- Sistemi di protezione degli scavi: quando si effettua uno sbancamento (o scavo a cielo aperto) di larghezza superiore rispetto all'altezza, in materiali a comportamento granulare, il sistema di protezione è necessario solo se l'inclinazione della parete dello scavo è maggiore dell'angolo di attrito interno del terreno (cosiddetto angolo di natural declivio) o se si supera l'altezza critica (in materiali coesivi). Nel caso di scavi a sezione obbligatoria, in cui la profondità è maggiore della larghezza, occorre necessariamente armare lo scavo per evitare crolli e franamenti delle pareti. Fanno eccezione i casi in cui lo scavo non raggiunge la profondità di 1,5 metri, o quando esso è composto da materiale con angolo di natural declivio prossimo a 90° ed il tecnico competente ritiene non verificabile un crollo delle pareti di scavo. Quando la collocazione dello scavo o la sua profondità non consentono di realizzare le pareti secondo l'angolo d'attrito interno del terreno, o si supera l'altezza critica caratteristica del materiale, è necessario armare lo scavo. Le strutture di sostegno devono essere installate a diretto contatto con la parete dello scavo e, ove necessario, deve essere inserito del materiale di ricalzo tra la stessa parete dello scavo e l'armatura di sostegno, per garantire la continuità del contrasto. Le armature dello scavo possono essere realizzate con elementi in legno o in metallo. Se si utilizzano puntelli di acciaio disposti perpendicolarmente ai montanti o ai pannelli in legno, occorre sempre verificare la compatibilità del carico trasmesso dall'acciaio al legno stesso. In presenza di un terreno di sufficiente coesione, in cui non è possibile realizzare lo scavo per tutta la profondità richiesta, si può effettuare lo scavo stesso fino a 1,5 metri e dopo aver disposto una prima armatura, si può procedere ad un'altra fase di scavo e così via. Quando il terreno offre una buona coesione, la realizzazione delle strutture di sostegno è abbastanza semplice e non richiede materiali ed attrezzature particolari. In questo caso basta posizionare i pannelli di legno, di altezza



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	92

leggermente superiore alla profondità dello scavo, contro le pareti dello scavo e fissarli con puntoni di legno provvisori per consentire agli operai di scendere nella trincea e disporre gli elementi di contrasto definitivo in acciaio. Quando il terreno è incoerente e non rende possibile nemmeno uno scavo di profondità minima, oppure quando si deve operare in siti urbani e occorre evitare qualsiasi depressione del terreno, è necessario rispettare rigorosamente le seguenti modalità: dopo aver scavato per circa 1,5 metri si infiggono nel terreno le due pareti verticali aventi una leggera inclinazione. Quindi si dispongono i puntoni di contrasto e si realizza un successivo scavo installando un secondo blocco di armatura, con pareti aventi la stessa inclinazione di quelle superiori e così via. Per la rimozione dell'armatura occorre procedere dal basso verso l'alto, avendo particolare cura nel proteggere sempre il lavoratore che si trova dentro lo scavo. I sistemi di protezione degli scavi a cielo aperto possono essere realizzati in cantiere: (totalmente in legno o con puntoni in metallo) oppure con componenti prefabbricati (mediante blindaggi o palancole).

- In presenza di scavi profondi oltre 2 metri, per evitare rischi di caduta dall'alto, si devono predisporre lungo i bordi dello scavo appositi parapetti, di altezza minima 1 metro, dotati di tavola ferma piede non inferiore a 20 cm. Gli scavi vanno sempre segnalati con segnaletica permanente, conforme alle disposizioni del Titolo V del Testo Unico e al Codice della strada, posizionata in aree bene illuminate, facilmente accessibili e visibili. In presenza di persone o traffico, il parapetto deve essere segnalato con nastro di colore rosso/bianco e con lampade elettriche durante la notte. Per ulteriori dettagli sui parapetti si rimanda al paragrafo specifico del presente documento.
- Le rampe di accesso e di uscita dallo scavo devono essere realizzate secondo un progetto effettuato da un tecnico specializzato. Quando le rampe sono costruite con due o più elementi strutturali, gli stessi devono essere assemblati in modo da evitare movimenti o spostamenti che ne compromettono la stabilità. Per rendere possibile e sicuro l'attraversamento dello scavo o della trincea da parte dei soli lavoratori, occorre predisporre delle passerelle larghe almeno 60 cm. Quando le passerelle vengono utilizzate anche per il trasporto di materiale, devono essere larghe minimo 120 cm. In tutti i casi devono comunque essere sempre dotate di parapetti e barriere ferma piede su entrambi i lati. Le opere provvisorie di transito (TU art.112) - passerelle, ponti, pedane, ecc. - devono essere allestite con buon materiale ed a regola d'arte, proporzionate ed idonee allo scopo; l'assenza di precise indicazioni costruttive comporta la necessità di effettuare specifici calcoli progettuali o di utilizzare attrezzature standardizzate, non essendo la bontà del materiale misurabile con considerazioni generiche di tipo qualitativo.
- Un ulteriore fattore di rischio nei lavori di scavo è dato dall'insufficiente stabilità delle scale a mano necessarie all'accesso e alla fuoruscita delle maestranze dagli scavi e dalle caratteristiche delle scale, spesso non rispettose delle prescrizioni normative (D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. Art.113 - Scale). Le scale semplici portatili (a mano) devono essere costruite con materiale adatto alle condizioni di impiego, devono essere sufficientemente resistenti nell'insieme e nei singoli elementi e devono avere dimensioni appropriate al loro uso.
- Il rischio elettrocuzione nelle attività di scavo può essere dovuto a:
 - 1) Interferenza dei mezzi d'opera, delle opere provvisorie e delle attrezzature con le linee elettriche aeree presenti nell'area dei lavori.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	93

- 2) Lavori eseguiti all'interno degli scavi che comportano l'uso o la presenza di apparecchiature elettriche.
- 3) Interferenza durante l'esecuzione degli scavi con linee elettriche interrato.

Si analizzano di seguito i suddetti casi:

- 4) Non possono essere eseguiti lavori non elettrici in vicinanza di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla Tab. 1 dell'allegato IX (D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi. Fermo restando le disposizioni di cui all'art. 83, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a. mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - b. posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c. tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti e comunque la distanza di sicurezza non deve essere inferiore ai limiti di cui all'allegato IX o a quelli risultanti dall'applicazione delle pertinenti norme tecniche.

- 1) Gli scavi, specialmente quelli a sezione ristretta o obbligata sono da considerarsi "luoghi conduttori ristretti"; per luoghi conduttori ristretti si intendono quei luoghi limitati essenzialmente da superfici metalliche o comunque conduttrici (serbatoi metallici, scavi, ecc.) nei quali è probabile che un operatore possa venire in contatto con le superfici suddette con ampia parte del corpo. Le norme prescrivono che nei luoghi conduttori ristretti gli utensili mobili o portabili devono essere alimentati a bassissima tensione di sicurezza (SELV) oppure protetti per separazione elettrica tramite trasformatore di isolamento.
- 2) I lavori di scavo, anche nel caso di interferenza con linee elettriche interrato, devono sempre essere eseguiti rispettando le disposizioni di cui all'Art. 117 del D. Lgs. 81/2008, e s.m.i., Lavori in prossimità di parti attive. Prima di dare inizio ai lavori è necessario procedere alla ricognizione dei luoghi interessati dalle opere al fine di pervenire ad un'accurata mappatura dei servizi elettrici interrati in modo da rilevare e segnalare le linee elettriche che interferiscono con i lavori di scavo.
- 3) È pertanto necessario acquisire tutte le informazioni disponibili da parte dei diversi enti interessati quali, Regione, Provincia, Comuni, Gestori dei servizi, ricorrendo anche ai Sistemi Informativi Territoriali (SIT) per conoscere la collocazione ed i tracciati dei servizi elettrici esistenti. Esistono inoltre apposite apparecchiature che consentono di localizzare i servizi elettrici interrati, il loro percorso e la profondità di posa.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	94

Per la realizzazione di **rilevati e trincee** occorre distinguere fra i seguenti casi:

- Rilevati e trincee ferroviarie o stradali di nuova realizzazione;
- Rilevati e trincee in affiancamento a linee ferroviarie esistenti.

Nel primo caso valgono le suddette considerazioni sul movimento terra.

Nel secondo caso occorre tenere presenti anche le seguenti indicazioni:

- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione delle aree di cantiere in prossimità di impianti ferroviari si faccia riferimento al §10;
- tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore alla distanza di sicurezza dal filo interno della rotaia più vicina al binario in esercizio dovranno avvenire in assenza di circolazione dei treni, secondo quanto disposto dalla IPC in vigore e dalla Legge n. 191/74 e s.m.i.;
- le aree di cantiere attigue a binari in esercizio saranno materialmente separate dai binari stessi mediante l'installazione di una delimitazione continua, poste alla distanza idonea dalla più vicina rotaia;
- i transiti e le lavorazioni (eventuali) effettuati mediante carrelli ferroviari dovranno avvenire in regime di interruzione della circolazione ed essere coordinati da un preposto che dovrà verificare che non vi siano maestranze impegnate in altre operazioni;
- le aree di lavoro in prossimità della linea ferroviaria in esercizio dovranno essere preventivamente delimitate mediante posa, a distanza non inferiore a 1,5 m dal fungo della più vicina rotaia, di idonee barriere costituite da tavolati in legno al fine di prevenire sia il franamento di materiali sulla sede, sia contatti accidentali con l'impianto TE;
- l'installazione di una delimitazione continua, laddove previsto a distanze inferiori a quelle di sicurezza prescritte, dovrà avvenire in regime di interruzione della circolazione e disalimentazione della linea di contatto;
- prima di procedere con le operazioni di scavo, l'Impresa esecutrice dovrà provvedere alla verifica della presenza di reti cavi elettrici, telefonici e di segnalamento nonché condotte idriche e fluidi per evitare il loro danneggiamento secondo quanto indicato nella procedura RFI "Scavi in presenza di cavi";
- le lavorazioni che comportano l'utilizzo di mezzi operativi ferroviari in appoggio (ICMO) e l'occupazione del binario oggetto di rinnovo/costruzione, saranno eseguite con procedura di protezione attuata mediante regime di interruzione e toltà tensione sia del binario di lavoro che di quelli eventualmente adiacenti (art. 10 IPC).

In tutti i casi la realizzazione di trincee e rilevati comporterà l'osservanza delle seguenti indicazioni:

- all'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio, conformemente a quanto prevede il Nuovo Codice della Strada; in particolare, agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	95

- l'allestimento delle aree di lavoro o delle piste di cantiere in prossimità di corsi d'acqua dovrà essere preceduto dalla posa di delimitazioni di sicurezza delle tipologie prescritte, al fine di prevenire la caduta in acqua;
- l'Appaltatore dovrà organizzare l'accesso alle aree di lavoro e la circolazione dei mezzi sulle piste di cantiere in modo da evitare interferenze tra mezzi diretti a zone operative distinte;
- le lavorazioni di scotico e movimentazione del terreno comportano la presenza di diversi mezzi meccanici, che possono interferire tra di loro. Al fine di prevenire i rischi di incidenti tra automezzi e di investimento dei lavoratori durante la movimentazione del terreno non devono essere eseguiti altri lavori che comportino la presenza di mano d'opera nella zona di intervento dei mezzi d'opera e di trasporto;
- durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso a idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi, ecc.).



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	96

3.6 OPERE IN CONGLOMERATO CEMENTIZIO

3.6.1 Premessa

La **fornitura del calcestruzzo**, ossia il trasporto e la consegna del calcestruzzo fino al punto di scarico, viene eseguita dall'impresa fornitrice di calcestruzzo.

La fornitura, sia che avvenga con autobetoniera e scarico del calcestruzzo mediante una canaletta, sia che avvenga con autobetonpompa e scarico del calcestruzzo mediante una pompa e una tubazione, deve avvenire nel rispetto della procedura contenuta:

- nella lettera circolare 0003328 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 10/2/2011 avente come oggetto “Lettera circolare in ordine alla approvazione della procedura per la fornitura del calcestruzzo in cantiere”, approntata dalla “Commissione consultiva permanente per la salute e la sicurezza sul lavoro” di cui all’art. 6 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- nella nota n. 2597 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 10/2/2016 avente come oggetto “Redazione del POS per la mera fornitura di calcestruzzo”. In particolare, l’impresa fornitrice di calcestruzzo non deve redigere il POS se i suoi lavoratori si limitano a utilizzare la canale o la pompa senza tenere e manovrare la benna o il secchione o il terminale in gomma della pompa (affinché sia mera fornitura infatti è necessario che l’impresa fornitrice non partecipi in nessun modo alla posa in opera del calcestruzzo); in caso contrario deve redigere il POS.

Nella fase di **messa in opera** il calcestruzzo viene gettato nelle **casseforme**, e compattato al fine di ottenere le strutture progettate. Come indicato sulle” Linee guida per la messa in opera del calcestruzzo strutturale” del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 2017 le casseforme possono essere classificate in:

- casseforme verticali, modulari, componibili e non, correate o non da componenti per le fasi del ciclo di costruzione per il corretto impiego in sicurezza delle stesse attrezzature provvisionali e da sistemi o componenti di puntellamento per la realizzazione fondazioni superficiali, muri, pareti, pilastri pile, spalle, pulvini, ecc.;
- casseforme orizzontali e/o inclinate, modulari o non, correate o non da sistemi o componenti di puntellazione e/o di impalcature di sostegno e da componenti per il corretto impiego in sicurezza per la realizzazione di elementi edilizi orizzontali e/o inclinati;
- casseforme «dedicate» a specifiche realizzazioni, componibili o non, costituite da attrezzature provvisionali atte a contenere ed a sostenere il calcestruzzo durante il getto e la maturazione del calcestruzzo;
- casseforme a tunnel, idonee a realizzare contemporaneamente elementi orizzontali e verticali;
- casseforme a ripresa (dette anche rampanti), i cui dispositivi di sospensione sono ancorati al calcestruzzo precedentemente messo in opera, atte a realizzare strutture verticali, mediante il loro progressivo innalzamento tramite la movimentazione e il sollevamento delle stesse attrezzature provvisionali con apparecchi di sollevamento (gru, autogru, ecc.) o autosollevanti con meccanismi idraulici;
- casseforme scorrevoli, per realizzare opere che si sviluppino in altezza con continuità del ciclo di costruzione e produttivo;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	97

- casseforme per manufatti prefabbricati in calcestruzzo;
- casseforme per gallerie e condotte;
- casseforme per specifiche metodologie costruttive per realizzare ponti, viadotti, infrastrutture, ecc.;
- casseforme per opere portuali;
- casseforme per opere idrauliche.

Le armature per opere in calcestruzzo armato sono ottenute tramite le operazioni di **taglio** a misura, **piegatura**, **saldatura e assemblaggio**, delle **barre di acciaio**. Tali lavorazioni possono avvenire all'interno del cantiere o in apposti stabilimenti. Le armature dovranno essere messe in opera secondo le posizioni, le prescrizioni e le indicazioni date dal progettista.

Le pompe per il **getto del calcestruzzo** possono essere:

- pompe su autocarro (più comune);
- pompe su autobetoniera
- pompe carrellate.

All'estremità della tubazione metallica di pompaggio generalmente è inserito un tubo flessibile che facilita la distribuzione del calcestruzzo entro le casseforme. Per motivi di sicurezza si deve evitare di sottoporre la tubazione flessibile a curve strette, ponendo attenzione ai possibili repentini scuotimenti dovuti ad aumenti della pressione di pompaggio. Anche le tubazioni fisse devono essere disposte dal lavoratore dell'impresa esecutrice secondo un tracciato il più lineare possibile, evitando la formazione di curve strette e sarà necessario verificare sistematicamente lo stato delle tubazioni.

La fase di messa in opera del calcestruzzo, a cura dell'impresa esecutrice dei lavori, comprende infatti anche le operazioni di movimentazione, **compattazione** e maturazione del materiale nelle apposite casseforme. Con la compattazione mediante vibrazione si fluidifica la malta e si riducono drasticamente l'attrito interno esistente tra gli aggregati. I vibratorii utilizzati per la compattazione possono essere interni ed esterni. I vibratorii interni, ad immersione o ad ago, sono i più usati nei cantieri; I vibratorii esterni utilizzati generalmente negli impianti di prefabbricazione, ma possono comunque essere utilizzati anche in cantiere, anche in combinazione con la vibrazione interna, quando la struttura è complessa o l'addensamento delle barre d'armatura limita o impedisce l'inserimento di vibratorii interni.

Sarà possibile procedere al **disarmo** delle casseforme e alla rimozione di puntellamenti, impalcature di sostegno e centine, solo dopo che il calcestruzzo abbia raggiunto la sua stagionatura.

3.6.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

3.6.2.1 Posa in opera dei casseri

- l'utilizzo dei casseri dovrà avvenire secondo il **libretto d'uso e manutenzione** del fabbricante, qualora si tratti di strutture particolarmente complesse, come nel caso di casseri rampanti il produttore in accordo con il datore di lavoro della ditta esecutrice provvederanno a formare ed in formare le maestranze circa il corretto uso delle attrezzature;
- le cassetture complesse devono essere accompagnate da un piano di montaggio del fabbricante o redatto da un tecnico qualificato abilitato, nel piano dovranno essere riportate le caratteristiche di



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	98

ciascun elemento, il numero di connettori minimo da impiegare, il numero di elementi di contrasto minimo da impiegare, il numero ed il tipo di supporti da utilizzare per realizzare le passerelle di servizio, la tipologia ed il numero dei dispositivi di connessione a terra ed in quota, le sequenze di montaggio, smontaggio e stoccaggio;

- i casseri di pareti e muri con altezza da terra superiore a 2 metri devono essere dotati di passerelle di servizio e parapetti sul lato opposto, qualora per eseguire i getti gli addetti sono chiamati ad operare in quota. Qualora venissero utilizzati ponteggi per l'accesso in quota, dovrà essere assicurata la presenza ugualmente di parapetti sul ponteggio e sul cassero, a meno che la lavorazione non venga svolta tutta dal ponteggio che in questo caso dovrà risultare dotato di parapetti lungo tutto il perimetro dello stesso;
- durante la posa dei casseri metallici o in legno l'Appaltatore dovrà provvedere ad utilizzare ganci provvisti di **dispositivi antisganciamento** e sistemi idonei ad assicurare la stabilità del carico durante il sollevamento, del tipo previsto dal produttore dei casseri. Alcuni produttori forniscono essi stessi i ganci di sollevamento in quanto specificatamente progettati e realizzati per adattarsi alle sagome dei casseri;
- le **imbracature** utilizzate dovranno possedere idonea certificazione di garanzia rilasciata da ditta specializzata e indicare la portata massima, tali operazioni devono essere demandate a personale appositamente formato ed informato;
- l'Appaltatore dovrà provvedere a segnalare l'operatività del mezzo meccanico mediante i dispositivi acustici e luminosi di dotazione;
- occorrerà approntare recinzioni, delimitazioni e segnaletica a presidio delle zone a rischio e vietare il transito e la sosta sotto i carichi sospesi;
- durante le operazioni di movimentazione dei pannelli con i mezzi di sollevamento gli addetti a terra devono mantenere una distanza di sicurezza tale da non essere colpiti dal pannello, la guida degli elementi sollevati deve avvenire tramite funi, in caso di vento forte le operazioni di movimentazione andranno temporaneamente sospese;
- durante le operazioni di movimentazione dei casseri con i mezzi di sollevamento, gli operatori dovranno porre particolare attenzione, affinché il pezzo sollevato non urti altre strutture, come ponteggi, scale, o parti d'opera sensibili agli urti;
- nei progetti dei casseri deve essere indicata la velocità di riempimento di questi con il calcestruzzo;
- l'operatore dovrà porre attenzione ad evitare il contatto del corpo con elementi taglienti o pungenti o comunque capaci di procurare lesioni;
- le lavorazioni dovranno svolgersi sotto la sorveglianza di un preposto;
- l'operatore dovrà provvedere a ribattere i chiodi sporgenti non appena ultimato il disarmo.
- Particolare attenzione è da porsi allo studio del cassero mobile per le strutture in galleria che dovrà sempre mantenere la continuità della via di fuga.

3.6.2.2 Lavorazione del ferro e posa di armature

- le lavorazioni di piegatura e saldatura del ferro, dovranno avvenire in apposita area dedicata, in modo da non creare **intralcio** o pericolo alla circolazione di uomini e mezzi. Pertanto, **macchine**



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	99

come la cesoia motorizzata, la macchina piegaferri, e la saldatrice dovranno essere collocate sotto opportuno riparo in un'area ben definita dove ne sia garantita la stabilità e **collegate alla rete di terra** generale.

- il taglio di **pezzi piccoli** dovrà essere effettuato con l'ausilio di attrezzi speciali, in modo da tenere lontane le mani dagli organi lavoratori delle macchine, le cesoie elettriche portatili a batteria, sono preferibili ai dischi da taglio montati su molatrici angoli, in quanto eliminano il rischio di rottura dei dischi, la produzione di schegge incandescenti, ed abbassano significativamente le emissioni sonore prodotte;
- l'Appaltatore dovrà predisporre accorgimenti per **evitare schiacciamenti, contusioni, tagli ed abrasioni** dovuti alla caduta dei pezzi lavorati.
- nel caso di montaggio in piano dei ferri d'armatura occorrerà predisporre opportuni **intavolati di camminamento e lavoro** al fine di evitare cadute e distorsioni.
- l'Appaltatore dovrà provvedere a proteggere i ferri d'attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso;
- la posa delle armature di: spalle, pile, pilastri, muri, deve avvenire avvalendosi di strutture di supporto che ne garantiscano la stabilità durante tutte le operazioni, ivi compresa la posa dei casseri;
- i ferri di ripresa dovranno essere protetti singolarmente con idonei dispositivi come tappi in plastica, o collettivamente tramite tavole saldamente fissate ai ferri stessi;
- la sequenza di posa delle armature deve risultare tale da garantirne la stabilità, quindi non esporre gli addetti a pericolo di crollo, inoltre qualora la maglia delle armature non consenta di potervi accedere in sicurezza (es. maglie intermedie dei plinti di fondazione di altezza considerevole), perché in fase transitoria della posa (es. primo strato), è necessario impiegare opere provvisorie atte a garantire stabilità e sicurezza di accesso agli addetti ai lavori;
- per le opere più complesse nei POS devono essere previsti specifici piani di posa delle armature;
- alle armature superiori la cui maglia risulti superiore a centimetri 10x10 platee, dei plinti e delle solette), andranno integrate con una rete da c.a. maglia 10x10 di diametro non inferiore a mm 5, tale prescrizione potrà essere derogata qualora la Direzione Lavori la ritenga pregiudizievole per la qualità dell'opera, nel qual caso andranno comunque prese delle misure di sicurezza per impedire la caduta all'interno dell'armatura, anche con un solo arto;

3.6.2.3 Getti di calcestruzzo e compattazione

- nel caso di posa in opera del calcestruzzo in piano occorrerà predisporre opportuni **intavolati di camminamento e lavoro** al fine di evitare cadute e distorsioni sui ferri di armatura, o posa di rete elettrosaldata come indicata al punto precedente;
- nel caso di **getto diretto** dalla guida posteriore che accompagna il calcestruzzo dalla betoniera, occorrerà prestare attenzione durante il ripiegamento e la rotazione della guida stessa al fine di evitare i **rischi di contusione e taglio**;
- le pompe impiegate non devono essere modificate arbitrariamente dagli operatori, è ammesso l'uso delle sole componenti accessorie previste dai fabbricanti delle pompe;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	100

- gli organi soggetti ad usura, come le tubazioni delle pompe non devono essere sovrasollecitate (calcestruzzo troppo consistente), velocità di pompaggio eccessiva, tali organi devono essere controllati periodicamente come indicato nel libretto di uso e manutenzione dei mezzi;
- le pompe devono essere impiegate secondo le indicazioni fornite dai fabbricanti;
- la manovra del braccio guida del tubo flessibile per il getto dovrà essere effettuata da **personale competente** ed eventualmente guidata da un **preposto** nel caso di impossibilità di controllo visivo diretto del manovratore sulla zona di getto;
- l'Appaltatore dovrà predisporre opportuni apprestamenti e misure di sicurezza dovranno essere messi in atto in presenza di rischi di **caduta e annegamento** nelle zone di getto.
- la zona di lavorazione dovrà essere opportunamente **delimitata e segnalata**, sia ai fini della **rumorosità** esistente che per evitare il rischio dovuto alla presenza di **proiezioni** di materiale;
- l'Appaltatore dovrà vietare lo stazionamento e il passaggio al di sotto della canaletta e far indossare gli idonei DPI;
- prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo;
- prima di procedere alla **vibrazione** del calcestruzzo occorre verificare **l'integrità dei cavi** d'alimentazione della spina e provvedere ad un'opportuna protezione dei cavi stessi. Inoltre, occorre evitare di mantenere a lungo l'**ago** in funzione fuori del getto. Al fine di diminuire l'effetto delle vibrazioni andranno utilizzati attrezzi con **impugnature** morbide;
- nel caso l'Appaltatore ritenesse opportuno ricorrere all'uso di parapetti perimetrali del tipo con ancoraggio ad innesto nel getto di calcestruzzo (es. Parapetto Doka 1.10m), andranno prima della presa del cls inseriti nel getto gli appositi manicotti in plastica previsti dal produttore, tale scelta dovrà essere condivisa dalla Direzione Lavori;

3.6.2.4 Lavori di disarmo

- le operazioni di disarmo potranno avere luogo secondo le tempistiche fissate dal Direttore dei Lavori, legati principalmente: alla natura del manufatto, al tipo di miscela di calcestruzzo impiegata, alle temperature ambientali;
- i lavori di disarmo dovranno essere autorizzati del **responsabile del cantiere**, e gli stessi dovranno essere effettuati sotto la diretta sorveglianza di un **preposto**;
- bisognerà disarmare con la massima **cautela** possibile, impiegando personale esperto;
- non si dovrà procedere al disarmo di armature di sostegno quando sulle strutture armate insistano carichi accidentali;
- l'Appaltatore, in presenza del pericolo di **caduta di materiali**, dovrà predisporre appositi apprestamenti di contenimento, ovvero **segregare la zona sottostante** i luoghi della lavorazione: in tale caso appositi **cartelli** dovranno indicare il pericolo di caduta di materiali dall'alto ed il divieto di accedere in tale area;
- prima di eseguire il disarmo di manufatti con piani orizzontali o sub-orizzontali posti a più di 2 metri da terra, ovvero da un piano sottostante, occorre porre in opera idonei dispositivi di protezione che impediscano la caduta dall'alto (es. parapetti) su tutti i lati a rischio (es. solette



LINEA PESCARA – BARI
 RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
 LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	101

superiori manufatti scatolari). Qualora invece non sia necessario per motivi di lavoro mantenere la fruibilità di detti piani, ne andrà impedito l'accesso rimuovendo: ponteggi, scale, rampe;

- mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.

3.6.2.5 Messa in opera di elementi prefabbricati

- prima dell'inizio delle operazioni dovrà essere messa a disposizione del preposto interessato al montaggio la seguente documentazione tecnica:
 - **piano di lavoro** che descriva chiaramente le modalità di esecuzione delle operazioni di montaggio e la loro successione;
 - **procedure di sicurezza** da adottare nelle varie fasi di lavoro, fino al completamento della posa in opera degli elementi prefabbricati;
- la procedura di posa dei manufatti deve contemplare le modalità di rimozione in sicurezza degli imbraghi una volta posato l'elemento;
- prima del posizionamento dei mezzi di sollevamento dovrà essere accertata la capacità portante del terreno su cui insisteranno gli stabilizzatori dei mezzi, tramite prove di laboratorio in situ;
- qualora le caratteristiche del terreno siano tali da non permettere il sicuro posizionamento dei mezzi, l'Affidataria dovrà procedere ad una bonifica/stabilizzazione del piano, qualora questo non fosse sufficiente dovranno essere realizzate piastre di ripartizione dei carichi in calcestruzzo armato o in alternativa ancora poste in opera piastre in acciaio adeguatamente dimensionate. In tutti i casi tali verifiche e dimensionamenti dovranno far parte del piano di lavoro e dovranno essere sottoscritti da un tecnico qualificato abilitato;
- l'area destinata al montaggio dovrà essere **delimitata** per impedire l'accesso ai non addetti al lavoro. Apposita **segnaletica** dovrà richiamare obblighi e divieti;
- in presenza di **linee elettriche aeree** (art. 83 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), sarà necessario verificare il rispetto della distanza di sicurezza imposta dalla Tab. 1 – All. IX del medesimo D. Lgs., per tutte le operazioni che potranno essere eseguite in prossimità delle linee stesse. In caso tale distanza non sia garantita occorrerà predisporre una opportuna procedura per l'esecuzione dei lavori in sicurezza;
- l'Appaltatore dovrà considerare la possibilità che si manifestino **azioni** meccaniche esterne o agenti **atmosferici** tali da compromettere la stabilità degli elementi prefabbricati. Tale aspetto dovrà essere attenzionato nella scelta della modalità di **stoccaggio** degli stessi. Gli apparecchi di sollevamento non dovranno essere utilizzati se la velocità del **vento** supera i limiti definiti dal libretto d'uso e manutenzione. In ogni caso la velocità massima del vento ammessa per non interrompere il lavoro dovrà essere determinata in cantiere tenendo conto della superficie e del peso degli elementi prefabbricati, oltre che dal tipo particolare di apparecchio di sollevamento usato;
- nel caso di varo di travi da ponte occorre vengano definiti tutti gli elementi necessari a garantire la stabilità delle travi man mano che vengono varate. Il manovratore della gru deve operare in modo da non urtare mai le travi già varate, per questo deve essere assistito da un numero



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	102

sufficiente di operatori che tramite funi controllano il carico sospeso, qualora causa la massa del carico non sia possibile l’Affidataria valuterà se operare con più mezzi di sollevamento;

- l’apparecchio di sollevamento da impiegare per la posa in opera degli elementi prefabbricati dovrà essere, per tipologia e portata, idoneo a svolgere le operazioni previste nelle varie fasi di lavoro. Alla manovra dell’apparecchio dovranno essere adibiti lavoratori in possesso di specifica capacità professionale. Nel sistemare il mezzo sarà necessario aprire gli **stabilizzatori** posizionandoli su piastre metalliche e, laddove non si abbia una sufficiente portata del terreno, creare un’apposita pista con materiale idoneo, per evitare che lo stesso possa ribaltarsi.
- durante le **manovre** di sollevamento, discesa, rotazione e traslazione occorrerà assicurare la **visione diretta** del carico da parte dell’operatore dell’autogrù. In caso contrario, ogni manovra dovrà essere guidata da un **preposto**.
- l’imbracatura degli elementi da montare dovrà essere sempre effettuata nei punti di aggancio previsti e a tale scopo predisposti, e la stessa va realizzata a regola d’arte e con mezzi appropriati di sicura affidabilità.
- in tutte le fasi del montaggio dovrà essere assicurata la stabilità dei singoli elementi già posti in opera. Eventuali attrezzature provvisorie di montaggio e di puntellatura dovranno essere idonee all’impiego cui sono destinate.

3.6.2.6 Opere provvisorie di supporto alle opere civili

Nella maggior parte delle opere in elevazione (pile, muri, impalcati, ecc.) uno dei principali fattori di rischio da prendere in considerazione è il pericolo di caduta dall’alto. Fatto salvo l’utilizzo dei necessari DPI da parte degli addetti ai lavori, si prende in considerazione l’uso delle strutture più comunemente utilizzate in tali lavorazioni.

3.6.2.6.1 Ponteggi

Nel D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. i ponteggi vengono trattati al Titolo IV, Capo II, Sezioni IV, V, VI, Allegati XVIII e XIX.

A seconda degli elementi costruttivi di cui si compongono possono essere di tre tipologie:

- a telai prefabbricati;
- a montanti e traversi prefabbricati;
- a tubi e giunti.

Ciascun elemento deve riportare la marcatura del fabbricante a rilievo o a incisione.

I requisiti dimensionali dei ponteggi fissi sono:

- altezza del corrente principale ≥ 95 cm,
- altezza della tavola fermapiede ≥ 15 cm,
- spazi liberi fra i correnti ≤ 60 cm,
- altezza dell’ultimo montante ≥ 100 cm,
- distanza tra ponte di servizio e sottoponte di sicurezza ≤ 250 cm,
- distanza tra tavole dell’impalcato e opera servita ≤ 20 cm.
- distanza tra ponteggio e recinzione (zona segregata) ≥ 150 cm



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	103

Nei cantieri in cui vengono usati ponteggi deve essere tenuta ed esibita, a richiesta degli organi di vigilanza, copia:

- dell'autorizzazione ministeriale rilasciata al fabbricante dal Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali;
- della relazione tecnica contenente il calcolo, le istruzioni e gli schemi (articolo 132 del D. Lgs 81/2008 e s.m.i.);
- del piano di montaggio, uso e smontaggio (Pi.M.U.S.), redatto a mezzo di persona competente, i cui contenuti sono riportati nell'ALLEGATO XXII del D. Lgs 81/2008 e s.m.i.;
- del progetto del ponteggio (qualora necessario), firmato da un ingegnere o architetto abilitato.

Nello scegliere la tipologia di ponteggio più adatta è opportuno tener conto delle caratteristiche del prodotto. Sul mercato sono da tempo disponibili ponteggi a telai prefabbricati e tavolati metallici, il cui montaggio è eseguito dal piano inferiore già completato, il parapetto del piano superiore risulta già presente quando l'operatore accede al piano superiore è il datore di lavoro che valuterà quale tipo di ponteggio impiegare, in base alla propria esperienza, quella delle maestranze e alle condizioni operative.

Il progetto del ponteggio è obbligatorio per ponteggi di altezza superiore a 20 metri, per quelli per i quali nella relazione di calcolo non sono disponibili le specifiche configurazioni strutturali utilizzate con i relativi schemi di impiego, e per opere provvisorie di notevole importanza e complessità in rapporto alle loro dimensioni ed ai sovraccarichi. Il progetto deve comprendere il calcolo di resistenza e stabilità eseguito secondo le istruzioni approvate nell'autorizzazione ministeriale e il disegno esecutivo.

Durante il montaggio è necessario attenersi alle indicazioni del Pi.M.U.S. (Piano di montaggio, uso e smontaggio del ponteggio) e a quanto previsto nel D. Lgs 81/2008 e s.m.i. per i lavori in quota.

Preliminarmente al montaggio del ponteggio fisso è necessario verificare innanzitutto:

- l'appartenenza a un'unica autorizzazione ministeriale di tutti gli elementi;
- l'integrità di tutti i componenti e lo stato di corrosione degli elementi metallici;
- l'idoneità della struttura di ancoraggio e degli ancoraggi;
- le condizioni atmosferiche.

Inoltre, l'allegato XIX del D. Lgs 81/2008 e s.m.i. elenca tutte le verifiche previste durante l'uso di ogni ponteggio. In relazione al D. Lgs 81/2008 e s.m.i. il datore di lavoro ha una serie di obblighi in relazione all'uso dei ponteggi. In particolare, deve assicurare che questi siano montati, smontati o trasformati sotto la diretta sorveglianza di un preposto, a regola d'arte e conformemente al Pi.M.U.S., ad opera di lavoratori che hanno ricevuto una formazione adeguata e mirata alle operazioni previste (art. 136 comma 7). Egli deve inoltre evidenziare le parti di ponteggio non pronte per l'uso mediante segnaletica di avvertimento di pericolo generico e delimitandole con elementi materiali che impediscono l'accesso alla zona di pericolo.

Il datore di lavoro assicura che sia impedito lo scivolamento degli elementi di appoggio di un ponteggio, che i piani di posa dei predetti elementi di appoggio abbiano una capacità portante sufficiente; che il ponteggio sia stabile e che le dimensioni, la forma e la disposizione degli impalcati siano idonee alla natura del lavoro da eseguire, adeguate ai carichi da sopportare e tali da consentire un'esecuzione dei lavori e una circolazione sicure. Inoltre, assicura che il montaggio degli impalcati dei ponteggi sia tale da impedire lo spostamento degli elementi componenti durante l'uso, nonché la presenza di spazi vuoti pericolosi fra gli elementi che costituiscono gli impalcati e i dispositivi verticali di protezione collettiva contro le cadute.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	104

Il ponteggio metallico, se non autoprotetto, dovrà essere collegato elettricamente a terra a protezione contro le scariche atmosferiche, con le modalità previste dalle norme CEI di riferimento.

L'Appaltatore quindi dovrà:

- eseguire la scelta, il montaggio, l'uso e lo smontaggio, nel pieno rispetto del D. Lgs 81/2008 e del libretto a corredo di ogni ponteggio;
- realizzare le opere provvisorie con materiale di buona qualità ed a regola d'arte;
- verificare che i ponteggi metallici utilizzati siano provvisti del libretto del fabbricante, con allegata autorizzazione ministeriale alla costruzione, e conservarlo in cantiere;
- far redigere uno specifico progetto (a firma di un tecnico abilitato) qualora il ponteggio superi i 20 m di altezza oppure venga messo in opera secondo schemi differenti da quelli riportati nel libretto (numero complessivo di impalcati superiore a quello previsto, ancoraggi differenti, sovraccarico complessivo superiore a quello considerato nella verifica di stabilità);
- verificare che gli elementi metallici utilizzati abbiano impresso il nome del fabbricante;
- tenere in cantiere il progetto del ponteggio, comprensivo di elaborato grafico;
- valutare quale sia la tipologia di opera provvisoria più adatta da utilizzare, in relazione ai luoghi ed alle circostanze specifiche di ogni sito;
- far eseguire le operazioni di montaggio, smontaggio e trasformazione del ponteggio solo da personale addestrato e dotato dei necessari DPI, rispettando quanto indicato nell'autorizzazione ministeriale e sotto la diretta sorveglianza di un preposto ai lavori;
- disporre le basette dei ponteggi su tavoloni, possibilmente appoggiati su un letto di sabbia livellato, per migliorare la distribuzione dei carichi sul terreno, e realizzare un piano orizzontale;
- verificare sempre le condizioni del carico ammissibile;
- proteggere il ponteggio metallico contro le scariche atmosferiche mediante apposite calate e messe a terra;
- attenersi alle norme di buona tecnica nel caso di esecuzione di impalcature, puntellamenti, parapetti;
- abbandonare il ponteggio in caso di forte vento e/o di perturbazioni atmosferiche violente;
- segnalare al responsabile del cantiere eventuali difformità rispetto alle norme di sicurezza;
- non rimuovere mai tavole degli impalcati o porzioni di ponteggio anche se in quella porzione i lavori sono terminati;
- non lasciare fessure tra i tavoloni dei piani di appoggio delle impalcature;
- non sostare sul ponteggio durante gli intervalli, per consumare pasti;
- prevedere l'installazione di opportuna cartellonistica relativa al ponteggio (la principale è quella che segue);

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	105



- non utilizzare mai come piani di appoggio i pannelli solitamente utilizzati come casseforme per il cls, ma usare espressamente tavolati di spessore almeno 4 cm;
- per accedere ai piani del ponteggio, utilizzare scale portatili sicure, vincolate e disposte alternativamente, sporgenti di almeno un metro dal piano di arrivo e protette (se poste verso la parte esterna del ponteggio);
- eseguire le verifiche di sicurezza dei ponteggi metallici fissi, sulla base di quanto indicato dall'allegato XIX del D. Lgs 81/2008;
- utilizzare i seguenti DPI:
 - guanti protettivi per rischi di I categoria;
 - calzature di sicurezza;
 - casco;
 - indumenti protettivi;
 - attrezzatura anticaduta costituita da imbracatura di sicurezza con doppio sistema di collegamento e linea di ancoraggio flessibile dotata di fasce ad anello per il fissaggio del tenditore;
- nei cantieri in cui vengono usati ponteggi deve essere tenuta ed esibita, a richiesta degli organi di vigilanza, copia della documentazione di cui al comma 6 dell'articolo 131 del D. Lgs 81/2008 e copia del piano di montaggio, uso e smontaggio (Pi.M.U.S.), i cui contenuti sono riportati nell'ALLEGATO XXII dello stesso Decreto;
- nei lavori in quota il datore di lavoro provvede a redigere a mezzo di persona competente un piano di montaggio, uso e smontaggio (Pi.M.U.S.), in funzione della complessità del ponteggio scelto, con la valutazione delle condizioni di sicurezza realizzate attraverso l'adozione degli specifici sistemi utilizzati nella particolare realizzazione, e in ciascuna fase di lavoro prevista. Tale piano può assumere la forma di un piano di applicazione generalizzata, integrato da istruzioni e progetti



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	106

particolareggiati per gli schemi speciali costituenti il ponteggio, e messo a disposizione del preposto addetto alla sorveglianza dei lavoratori interessati;

- è necessario evidenziare le parti di ponteggio non pronte per l'uso, in particolare durante le operazioni di montaggio, smontaggio o trasformazione, mediante segnaletica di avvertimento di pericolo generico e delimitandole con elementi materiali che impediscano l'accesso alla zona di pericolo, ai sensi del titolo V del D. Lgs 81/2008. I ponteggi dovranno essere montati, smontati o trasformati sotto la diretta sorveglianza di un preposto, a regola d'arte e conformemente al Pi.M.U.S., ad opera di lavoratori che hanno ricevuto una formazione adeguata e mirata all'esecuzione delle operazioni previste;
- il preposto, ad intervalli periodici e dopo violente perturbazioni atmosferiche o prolungata interruzione di lavoro, deve assicurarsi della verticalità dei montanti, del giusto serraggio dei giunti, dell'efficienza degli ancoraggi e dei controventi e l'efficacia della messa a terra, curando l'eventuale sostituzione o il rinforzo di elementi inefficienti;
- i vari elementi metallici devono essere difesi dagli agenti nocivi esterni con idonei sistemi di protezione;
- Il montaggio e lo smontaggio dei ponteggio può essere fatto solo da personale appositamente formato, informato ed addestrato come indicato dalle norme in materia di sicurezza;
- L'uso delle cinture di sicurezza presuppone che gli addetti che ne fanno uso siano informati, formati ed addestrati all'uso di tali DPI, qualora tale formazione non rientri in quella da *ponteggista*, sarà obbligo del datore di lavoro provvedere in merito.

3.6.2.6.2 Parapetti

I **parapetti provvisori** sono dispositivi di protezione collettiva (DPC) destinati alla protezione di persone e/o cose contro le cadute dall'alto. Sono costituiti da almeno due montanti sui quali vengono fissati il corrente principale, il corrente intermedio e la tavola fermapiede realizzabili con diversi materiali (ad es. legno, acciaio ecc.). I principali riferimenti normativi che li disciplinano sono il D. Lgs 81/2008 e s.m.i. (in particolare art. 126, art. 146 e ALLEGATO IV) e la **UNI EN 13374:2013** (Sistemi temporanei di protezione dei bordi).

I parapetti provvisori devono essere utilizzati nelle lavorazioni in cui c'è il rischio di caduta dall'alto e cioè nei lavori in quota (attività lavorative che espongono il lavoratore al rischio di caduta da una quota posta ad altezza superiore a 2 m rispetto ad un piano stabile) e nei lavori di scavo (attività lavorative che espongono il lavoratore anche al rischio di caduta all'interno dello scavo ad una quota posta ad una profondità superiore a 2 m rispetto al piano di campagna).

Una prima distinzione riguarda i parapetti provvisori:

- **tradizionali**, costruiti in cantiere, in legno o in acciaio;
- **prefabbricati**, costruiti in fabbrica e assemblati in cantiere, generalmente in acciaio.

I primi sono molto diffusi in quanto il materiale necessario al loro assemblaggio è generalmente disponibile in cantiere; i parapetti prefabbricati sono tuttavia più versatili e di facile installazione.

La UNI EN 13374:2013 classifica i parapetti provvisori in base ai requisiti prestazionali:

Classe A:

- sostenere una persona che si appoggi alla protezione e fornire una presa mentre si cammina di fianco alla protezione;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	107

- arrestare una persona che stia camminando o cadendo verso la protezione.

I requisiti dimensionali dei parapetti provvisori di classe A sono i seguenti:

- distanza fra la parte più alta del corrente principale e la superficie di lavoro ≥ 100 cm;
- distanza fra il bordo superiore della tavola fermapiede e la superficie di lavoro ≥ 15 cm;
- spazio libero fra i correnti < 47 cm;
- inclinazione del parapetto rispetto alla verticale $\leq 15^\circ$.

Classe B:

- sostenere una persona che si appoggi alla protezione e fornire un appiglio mentre si cammina di fianco alla protezione;
- arrestare una persona che stia camminando o cadendo verso la protezione;
- arrestare una persona che stia scivolando o cadendo lungo una superficie inclinata.

I requisiti dimensionali dei parapetti provvisori di classe B sono i seguenti:

- distanza fra la parte più alta del corrente principale e la superficie di lavoro ≥ 100 cm;
- distanza fra il bordo superiore della tavola fermapiede e la superficie di lavoro ≥ 15 cm;
- spazio libero fra i correnti < 25 cm;
- inclinazione del parapetto rispetto alla verticale $\leq 15^\circ$.

Classe C:

- arrestare una persona che stia scivolando o cadendo lungo una superficie molto inclinata

I requisiti dimensionali dei parapetti provvisori di classe C sono i seguenti:

- distanza fra la parte più alta del corrente principale e la superficie di lavoro ≥ 100 cm;
- distanza fra il bordo superiore della tavola fermapiede e la superficie di lavoro ≥ 15 cm;
- spazio libero fra i correnti < 10 cm;
- inclinazione del parapetto compresa fra la verticale e la perpendicolare alla superficie inclinata da proteggere.

Per orientare la **scelta del tipo di parapetto** da utilizzare la UNI EN 13374 suggerisce la classe di parapetto in funzione di diversi angoli di inclinazione della superficie di lavoro e per diverse altezze di caduta H_f (definita come la distanza verticale fra il punto in cui una persona sta in piedi e il punto più basso del parapetto).

- La classe A può essere utilizzata fino ad inclinazioni di 10° .
- La classe B può essere utilizzata:
 - fino ad inclinazioni di 30° , senza limitazione dell'altezza di caduta;
 - fino ad inclinazioni di 60° se l'altezza di caduta non supera i due metri.
- La classe C può essere utilizzata:
 - fino ad inclinazioni di 45° , senza limitazione dell'altezza di caduta;
 - fino ad inclinazioni di 60° se l'altezza di caduta non supera i cinque metri.

Ogni elemento del parapetto dovrà essere in possesso di **marcatura** indicante:

- norma di riferimento;
- classe;
- nome del fabbricante o del fornitore;
- anno e mese di produzione o numero di serie.

In particolare, **prima del montaggio** del parapetto provvisorio è necessario verificare:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	108

3.6.2.7 *l' idoneità dell' ancoraggio (materiale base, dimensioni, spessore, ancoranti, ecc.)*

- le condizioni della superficie di lavoro (presenza di ghiaccio, scivolosità);
- la presenza di vento;
- le condizioni atmosferiche;
- l' applicabilità della procedura o delle istruzioni di montaggio;
- l' idoneità della classe (A, B o C) del parapetto prefabbricato per l' uso previsto;
- l' integrità di tutti i componenti del parapetto provvisorio (assenza di corrosione, assenza di danni ai materiali ed alle saldature, assenza di deformazioni o ammaccature, corretta movimentazione delle parti mobili ed efficacia dei dispositivi di blocco e sblocco);
- la corretta installazione secondo le indicazioni riportate nelle istruzioni di montaggio dal fabbricante.

Durante l' uso del parapetto provvisorio è necessario attenersi alle indicazioni riportate nelle istruzioni del fabbricante.

Prima dello smontaggio del parapetto provvisorio è necessario verificare:

- le condizioni della superficie di lavoro (presenza di ghiaccio, scivolosità);
- la presenza di vento;
- le condizioni atmosferiche;
- l' applicabilità della procedura o delle istruzioni di smontaggio.

Durante lo smontaggio del parapetto provvisorio è necessario attenersi alle indicazioni riportate nelle istruzioni del fabbricante, porre particolare attenzione ai sistemi di fissaggio integrativi (tasselli, perni, viti) quando previsti.

Si veda in proposito il quaderno tecnico PARAPETTI PROVVISORI – INAIL 2018 (ALLEGATO 10)

Dopo lo smontaggio del parapetto provvisorio è necessario verificare l' integrità di tutti i componenti (assenza di corrosione, assenza di danni ai materiali e alle saldature, assenza di deformazioni o ammaccature, corretta movimentazione delle parti mobili ed efficacia dei dispositivi di blocco e sblocco) per il possibile reimpiego.

I parapetti permanenti, o fissi, proteggono i bordi in quella parte di edificio in cui sono installati impianti e macchinari. Secondo la **EN 14122-3**, il parapetto fisso deve avere **un' altezza minima di 1,10 m** e il corrimano deve avere un diametro compreso fra 25 e 50 mm. Inoltre, fra un qualsiasi punto del corrimano ed eventuali barriere o ostacoli deve esserci uno spazio libero di 100 mm e le estremità del corrimano non devono presentare spigoli vivi (onde evitare il pericolo di tagli) o bordi in cui possano rimanere impigliati i vestiti. Inoltre:

- **la distanza fra due montanti non deve superare 1,50 m** (misurando dal centro di ogni montante)
- “per evitare la caduta di persone da sotto il corrimano, occorre installare almeno un corrente intermedio oppure una protezione affine” e la distanza fra corrimano/corrente intermedio, corrente intermedio/bordo di arresto al piede e tra i due correnti intermedi **“non deve superare i 500 mm”**.

I bordi di arresto al piede servono ad impedire che qualcuno scivoli sotto al parapetto e al contempo ad evitare la possibile caduta di oggetti dalla superficie di calpestio, in quanto potrebbero ferire delle persone: si prevede che debbano avere un' altezza minima di 100 mm. Se esiste uno spazio vuoto fra il bordo di arresto al piede e la superficie di calpestio, esso non deve superare i 10 mm.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	109

Inoltre se il corrimano è interrotto da uno spazio vuoto, questo deve avere una larghezza compresa fra 75 mm e 120 mm e gli eventuali punti di passaggio con pericolo di caduta “devono essere sbarrati da un cancello ad auto-chiusura dotato di corrimano e corrente intermedio ad altezza pari a quelli del parapetto”. La **normativa UNI EN ISO 14122-3** prevede anche che i parapetti debbano essere resistenti agli agenti nocivi provenienti dall’ambiente esterno (atmosfera corrosiva, umidità, freddo, ecc.). La robustezza dei parapetti deve essere misurata in base agli agenti esterni che si manifestano durante l’utilizzo previsto. Occorre prestare particolare attenzione alla robustezza degli elementi di fissaggio dei montanti: la normativa prescrive le forze risultanti da carico puntuale a cui devono resistere i vari elementi del parapetto.

- Durante il corso dei lavori occorre verificare periodicamente e dopo ogni evento meteorologico significativo, lo stato di efficienza dei parapetti, la manutenzione/sostituzione degli elementi deve essere programmata e ad eseguirla deve essere personale specializzato, dotato di tutti i dispositivi di sicurezza necessari. Nell’eseguire la manutenzione occorre prestare attenzione a alle possibili interferenze con le altre lavorazioni, il CSE che deve essere informato circa gli interventi di manutenzione, con opportune zioni di coordinamento disporrà in merito alle misure di sicurezza a cui attenersi.
- Le parapettature prospicienti spazi aperti al traffico pubblico devono essere opportunamente schermate in modo da impedire la caduta di materiale dall’alto anche di piccole dimensioni.
- I parapetti prefabbricati devono essere impiegati entro i limiti indicati dai fabbricanti, qualora eventuali schermature non siano previste dal produttore, sarà necessario ricorrere specifici prodotti, da tener presente che in alcuni casi la schermatura deve essere portata sino ad un’altezza di 2.5 metri;
- Nei POS delle rispettive imprese dovranno essere allegate le schede di ciascun prodotto prefabbricato o realizzato ad hoc firmato da tecnico abilitato.

3.6.2.7.1 Trabattelli

I trabattelli sono torri mobili costituite da elementi prefabbricati che presentano uno o più impalcati di lavoro e appoggiano a terra permanentemente su ruote. Possono essere impiegati nelle lavorazioni nelle quali ci sia la necessità di operare in altezza e nei lavori in quota (attività lavorativa che espone il lavoratore al rischio di caduta da una quota posta ad altezza superiore a 2 m rispetto ad un piano stabile). La norma UNI EN 1004: 2005 classifica i trabattelli in base alle classi di carico (classe 2: 1,50 kN/m²; classe 3: 2 kN/m²) e al tipo di accesso agli impalcati (accesso tipo A: scala a rampa; B: scala a gradini; C: scala a pioli inclinata; D: scala a pioli verticale). Inoltre, individua l’altezza massima dei trabattelli in riferimento alle condizioni di utilizzo (massimo 8 m in presenza di vento, massimo 12 m in assenza di vento).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	110

3.7 PALI

3.7.1 Premessa

Le tipologie di pali realizzabili sono le seguenti:

- 1) Pali di medio e grande diametro:
 - Infissi
 - gettati in opera
 - prefabbricati
 - Trivellati
 - tradizionali
 - con fanghi stabilizzanti
 - con rivestimento provvisorio (tubo-forma estraibile)
 - ad elica continua
 - con morsa giracolonna
- 2) Micropali
 - micropali cementati mediante iniezioni multiple selettive
 - micropali a semplice cementazione
 - con riempimento a gravità
 - con riempimento a bassa pressione

3.7.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

- la zona di azione delle macchine dovrà essere opportunamente **delimitata e segnalata**: sarà vietato il transito e lo stazionamento di mezzi e lavoratori. Per impedire la caduta nel foro degli operai che operano nelle immediate vicinanze del bordo, è necessario predisporre un parapetto adeguato e realizzare un piano di calpestio sicuro per impedire lo scivolamento all'interno della cavità.
- prima dell'inizio dei lavori occorrerà verificare la **resistenza del piano di appoggio**, la stabilità della macchina attraverso la corretta messa in opera degli **stabilizzatori** e l'assenza di ostacoli che possano costituire **impedimento** al normale esercizio dell'attività lavorativa.
- il **sollevamento delle gabbie** di armatura dovrà procedere con gradualità evitando, tramite opportuna imbracatura, la rotazione del carico. L'operazione di sollevamento e trasporto dovrà essere eseguita da apposita macchina abilitata a tale operazione. Durante la movimentazione della gabbia fino all'imbocco nel foro, la guida di quest'ultima sarà eseguita con l'ausilio di funi con gli operatori posti ad una distanza idonea.
- gli utensili di scavo non in uso dovranno essere posizionati in modo da evitarne la caduta per il cedimento del terreno di appoggio. Per la stabilità della macchina è vietata la rotazione del sopra carro di 360° durante le operazioni di scavo.
- in presenza di **linee elettriche aeree** (art. 83 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), sarà necessario verificare il rispetto della distanza di sicurezza imposta dalla Tab. 1 – All. IX del medesimo D. Lgs. per tutte le operazioni che potranno essere eseguite in prossimità delle linee stesse. Nel caso che tale distanza non sia garantita occorrerà predisporre una opportuna procedura per l'esecuzione dei lavori in



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	111

sicurezza (v. §9).

- l'attività di trivellazione dei pali dovrà avvenire in regime di interruzione della circolazione ferroviaria e di toltensione della linea di contatto;
- in corrispondenza di ciascun palo dovrà essere messo in opera un avampozzo provvisorio di altezza non inferiore ad 1,2 m rispetto al piano di lavoro, costituito da un tubo di lamiera d'acciaio di diametro leggermente superiore al diametro di perforazione ed avente funzione di guida dell'utensile, di difesa dall'erosione del terreno nelle fasi di immissione e risalita dell'utensile di perforazione, nonché di protezione contro eventuali scivolamenti di persone all'interno del foro.

3.7.2.1.1 Pali trivellati grande diametro

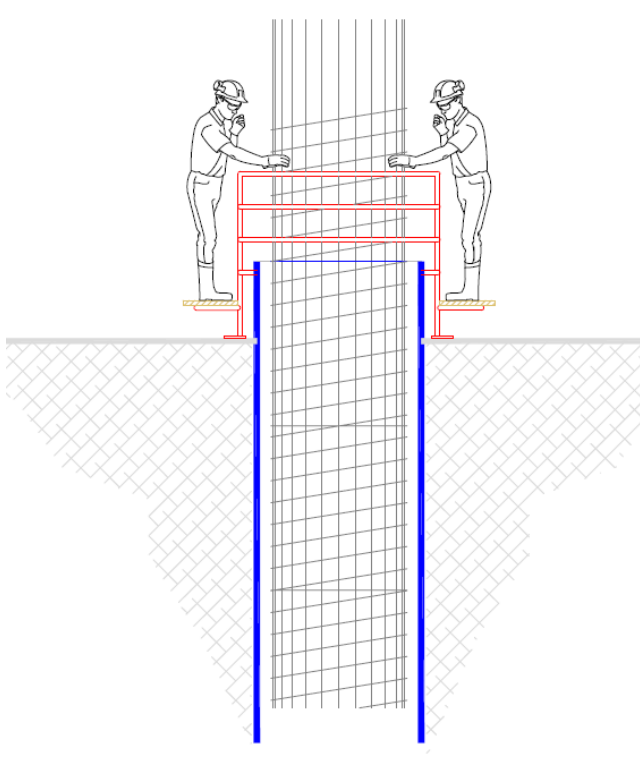
Di seguito vengono trattate le attività relative all'esecuzione dei pali roto trivellati di grande diametro, siano essi destinati alla realizzazione delle opere fondazione profonda o a costituire paratie continue.

- le piste di accesso dovranno essere mantenute sgombre da materiali e mezzi per tutta la durata dei lavori, lo stoccaggio delle gabbie di armatura deve essere indicato nel lay-out di cantiere da allegare al POS;
- la segnaletica di sicurezza e la delimitazione delle aree di lavoro andranno predisposte prima di dare luogo alla perforazione del primo palo;
- in presenza di linee elettriche aeree (art. 83 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.), sarà necessario verificare il rispetto della distanza di sicurezza imposta dalla Tab. 1 – All. IX del medesimo DLgs;
- la zona di azione delle macchine dovrà essere opportunamente delimitata e segnalata: sarà vietato il transito e lo stazionamento di mezzi e lavoratori. Per impedire la caduta nel foro degli operai che operano nelle immediate vicinanze del bordo, è necessario predisporre un parapetto adeguato e realizzare un piano di calpestio sicuro per impedire lo scivolamento all'interno della cavità;
- sarà permesso l'accesso alle aree di manovra solo al personale strettamente necessario alle operazioni di scavo;
- l'approvvigionamento sul posto le attrezzature necessarie quali: sonda di perforazione, escavatori per la rimozione del materiale di risulta, cisterne, vasche accumulo e miscelazione fanghi bentonitici, filtri dissabbiatori, pompe, miscelatori, compressori, gruppi elettrogeni, box attrezzature, bagni chimici, box ricovero per i lavoratori, torri faro, cisterna carburante, è un'operazione che richiede particolare attenzione. I mezzi da allestire richiedono lavorazioni in quota nonché la movimentazione di carichi pesanti. Il Capo Cantiere disporrà perché avvengano in modo coordinato, i Preposti vigileranno affinché le operazioni di imbrago e sollevamento abbiano luogo in modo corretto;;
- per impedire la caduta nel foro degli operai, prima ancora che venga messo in opera l'avampozzo, è necessario porre attorno alla zona di perforazione un normale parapetto, il piano di lavoro dovrà essere opportunamente regolarizzato;
- prima dell'inizio dei lavori occorrerà verificare la resistenza del piano di lavoro della sonda, occorre verificare che nell'area non siano presenti manufatti interrati o cavità che possano cedere sotto il peso dei mezzi;
- per la trivellazione dei pali di grande diametro le trivelle impiegate sono di considerevoli dimensioni, tali macchine necessitano di spazi di manovra notevoli, in fase di stesura del lay-out di

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	112

- cantiere da allegare al POS i datori di lavoro devono verificare la disponibilità di tali spazi;
- in corrispondenza di ciascun palo dovrà essere messo in opera un avampozzo provvisorio di altezza rispetto al piano di lavoro tale da consentire l'installazione della botola di sostegno del tubo getto e relativo imbuto per lo scarico del calcestruzzo direttamente dall'autobotte;
 - l'avampozzo costituito da un tubo di lamiera d'acciaio di diametro leggermente superiore al diametro dell'utensile di perforazione ha inizialmente funzione di guida, poi di difesa dall'erosione del terreno nelle fasi di immissione ed estrazione dell'utensile di perforazione, funge inoltre da protezione contro eventuali scivolamenti di persone all'interno del foro e da contenitore dei fanghi bentonitici quando impiegati;
 - ogni pozzo scavato dovrà comunque sempre essere dotato di protezione contro la caduta accidentale degli operatori tramite l'avampozzo stesso, se l'altezza dal piano di lavoro degli addetti risulti superiore a 1,2 m, altrimenti tramite un'apposta prolunga o tramite un robusto parapetto di altezza non inferiore a 1,2m;



Avampozzo e parapetto di protezione

- durante le operazioni di scavo il personale a terra dovrà mantenersi a distanza di sicurezza dalla macchina che esegue lo scavo, considerando che questa ruota sul proprio asse anche di diversi gradi, per eseguire lo scarico del materiale scavato;
- le operazioni di allontanamento del materiale di scavo devono essere coordinate tra gli operatori dei mazzi impiegati;
- qualora gli addetti a terra abbiano necessità di avvicinarsi all'avampozzo, dovranno prima prendere

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	113

contatto visivo con gli operatori delle macchine, poi una volta che questi hanno messe le macchine in sicurezza, ovvero interrompono qualsiasi manovra, allora si potrà entrare nel raggio di azione della macchina ed avvicinarsi al pozzo;

- una volta ultimata la perforazione si procederà con il varo della gabbie di armatura;
- le gabbie di armatura stoccate a terra dovranno essere opportunamente stabilizzate tramite l'impiego di cunei, puntelli o quant'altro necessario affinché risultino sicure durante le operazioni di movimentazione e permanenza a terra, idonei ripartitori dovranno essere interposti tra il terreno e le gabbie di armatura (tavole, travetti in legno);
- il sollevamento delle gabbie di armatura dovrà procedere con gradualità evitando, tramite opportuna imbracatura, la rotazione del carico. L'operazione di sollevamento e trasporto dovrà essere eseguita da apposita macchina abilitata a tale operazione. Durante la movimentazione della gabbia fino all'imbocco nel foro, la guida di quest'ultima sarà eseguita con l'ausilio di funi con gli operatori posti ad una distanza tale che le oscillazioni del carico non possano pregiudicare la loro sicurezza;
- lo stoccaggio a terra dovrà avvenire in modo che il personale addetto all'imbrago non salga sulle gabbie stoccate;
- prima di procedere al sollevamento delle gabbie di armatura responsabili dell'impresa esecutrice dovranno verificare la corretta esecuzione delle saldature di giunzione tra staffatura esterna ferri correnti e staffe di forma interne, le gabbie difettose non dovranno essere impiegate e segregate sino al loro allontanamento dal cantiere; si richiede comunque la verifica, da parte di un progettista abilitato, delle saldature dei ganci di sollevamento delle gabbie stesse;
- durante le operazioni di varo delle gabbie mantenere una distanza di sicurezza dalla verticale del bozzello pari a 1,5 volte la lunghezza della gabbia sollevata, solo una volta che la gabbia è stata inserita nel foro per almeno la metà della sua lunghezza è permesso avvicinarsi al pozzo, per le gabbie molto corte l'inserimento nel foro deve essere pressoché totale;



Gabbie di armatura pali

- le operazioni di varo delle gabbie di armatura in funzione della lunghezza totale del palo potranno avvenire in un'unica soluzione o più fasi, in quest'ultimo caso sarà necessario sostenere

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	114

provvisoriamente il tronco di gabbia varato, assicurandolo all'avampozzo. Si procederà al sollevamento del tronco successivo da terra e lo si sovrapporrà a quello già varato impiegando un'autogrù, l'elemento da sovrapporre non sarà staffato nel tratto inferiore per la lunghezza prevista in progetto. I ferri non staffati verranno stretti tramite una fune o una cinta, in modo da favorire la sovrapposizione di questi a quelli della gabbia già varata. Una volta inserita del tutto la gabbia sospesa all'interno di quella già varata, si rimuoverà la strozzatura e si provvederà alla giunzione dei ferri longitudinali, la Direzione Lavori indicherà come tali giunzioni dovranno essere realizzate, dal punto di vista della sicurezza occorrerà garantire che l'insieme delle gabbie risulti solidale durante tutte le operazioni di sollevamento e varo, nel POS tali modalità dovranno essere, il preposto della ditta che esegue il lavoro che sovraintende il varo si assicurerà che la modalità venga rispettata;

- di fondamentale importanza è il coordinamento tra gli operatori dei mezzi ed il personale che opera a terra;
- il sostentamento provvisorio dei diversi tronchi delle gabbie di armatura all'avampozzo rappresenta un fattore particolarmente critico, pertanto si dovranno usare dispositivi di sostegno adeguatamente dimensionati in funzione del peso e delle armature delle gabbie o comunque secondo la procedura operativa che ciascun Datore di Lavoro in base alla propria esperienza, alle proprie attrezzature deciderà di adottare;
- i macchinari e gli utensili di scavo non in uso dovranno essere posizionati in modo stabile e in posizione tale da non creare intralcio alle operazioni di varo delle gabbie;
- gli operatori dovranno attenersi scrupolosamente alle indicazioni fornite dai fabbricanti dei mezzi impiegati e relativi accessori;

Si riporta di seguito un esempio di dispositivo di sostegno delle gabbie di armatura;



Staffe di sostegno ricavate tramite ossitaglio da lamiera piane di acciaio

- per limitare quanto più le operazioni con le gabbie sospese i distanziatori che andranno applicati lungo le gabbie e opportuno che vengano fissati a queste quando ancora sono a terra, il numero ed il tipo di distanziatori è indicato dal CSA o dalla Direzione Lavori. In genere per i pali di grande diametro vengono usati distanziatori in fibrocemento del tipo a slitta (vedi foto), dato il peso è importante che vengano ben legati con filo di ferro grosso alle gabbie, prima di avvicinarsi alla gabbia verificare a vista che siano aderenti all'armatura;

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	115

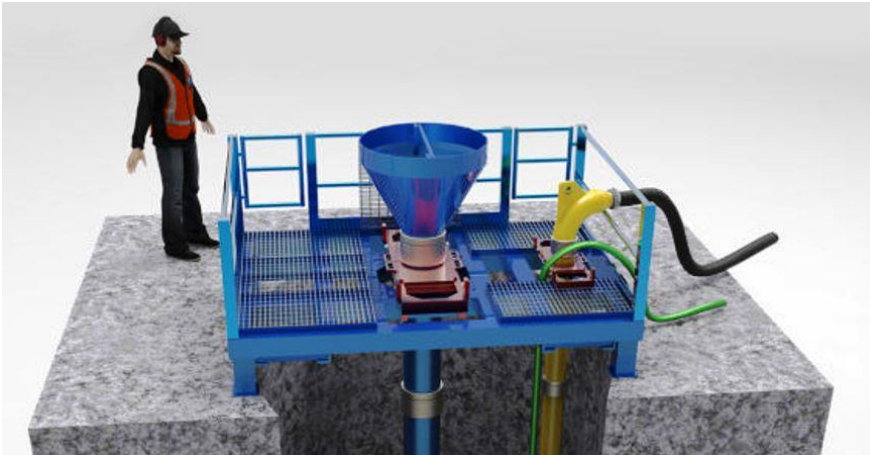


Distanziatore in fibrocemento a slitta

- una volta solidarizzata l'ultima gabbia alla precedente/i già varata/e, si procederà al sollevamento di qualche centimetro dell'intero complesso per rimuovere i fermi di sostegno provvisorio, poi procederà al varo definitivo sino alla quota di progetto, l'armatura composta da più gabbie a questo punto dovrà essere nuovamente sostenuta per impedire che le armature di fondo affondino nel terreno e venga rispettato lo schema di progetto, le gabbie verranno nuovamente assicurate all'avampozzo, in genere per mezzo di catene ancorando queste alle staffe di forma ed ai ferri longitudinali, il sistema dovrà garantire la sicurezza per i lavoratori per tutta la durata delle operazioni di getto e risultare facilmente rimovibile una volta che il livello del calcestruzzo abbia raggiunto la quota del punto di fissaggio. Per nessun motivo gli addetti dovranno sporgersi con il corpo all'interno del pozzo, qualsiasi operazione deve sempre essere condotta restando all'esterno del parapetto.
- una volta assicurate le gabbie all'avampozzo si procederà alla posa della botola atta a sostenere il tubo getto ed a coprire per intero la sezione di scavo.
- relativamente alla messa in posizione della botola di sostegno del tubo getto, si dovrà procedere prima all'allontanamento del parapetto posto a protezione del pozzo tramite idoneo mezzo di sollevamento, poi sempre tramite mezzo di sollevamento si procederà alla posa della botola che per le sue dimensioni dovrà coprire l'intera sezione dell'avampozzo, il tempo intercorrente le due fasi deve essere ridotto al minimo, nessun addetto ai lavori potrà avvicinarsi al pozzo durante tale operazione, il Preposto vigilerà per tutta la durata dell'operazione che nessuno si avvicini. Nel caso le operazioni di varo della botola porta getto dovessero essere sospese per una qualsiasi ragione, si dovrà procedere immediatamente al riposizionamento del parapetto;
- per nessun motivo possono essere lasciati i pozzi di scavo non protetti;
- nel caso di interruzione prolungata delle operazioni di scavo dei pozzi, esempio fine giornata lavorativa, oltre al parapetto il foro dell'avampozzo andrà protetto con una idonea chiusura non facilmente asportabile (ad es. lastra pesante in ferro o calcestruzzo);
- i tubi getto impiegati dovranno essere stoccati negli appositi cestelli, dotati di pedane antiscivolo e relative scalette di accesso, il cestello dovrà essere posizionato rispetto a palo in esecuzione in modo che l'operatore del mezzo di sollevamento abbia una visuale libera, da ostacoli e possa coordinarsi con l'operatore a terra nel migliore dei modi. Durante tali operazioni l'operatore a terra dovrà fare attenzione di interporre il corpo e gli arti tra gli elementi movimentati ed il cestello o gli altri tubi presenti all'interno di esso;
- la pedana impiegata per il sostentamento dei tubi in fase di getto deve essere sufficientemente ampia da coprire l'intera sezione del foro scavato, inoltre deve prevedere la possibilità di fissaggio del tubo per il pompaggio dei fanghi bentonitici, la presenza di eventuale parapetto discende dall'altezza

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	116

della pedana rispetto al piano di campagna;



Pedana sostegno tubo getto e protezione pozzo

- lo stoccaggio dei tubi in acciaio a terra, siano essi tubi da micropalo o tubi getto dovrà essere effettuato con cura, occorre evitare l'accatastamento di più pacchi di tubi, dovranno essere stoccati in piano e fermati al piede con idonei sistemi. Prima di procedere all'apertura delle sponde dei mezzi di trasporto con cui detti materiali vengono approvvigionati in cantiere occorre venga verificata la stabilità del carico. Non utilizzare per il sollevamento i filo/tondino di ferro con cui vengono legati i tubi in officina, il preposto all'imbrago deve essere informato circa il peso del carico da sollevare e pertanto devono essere utilizzati gli idonei accessori per tale operazione;

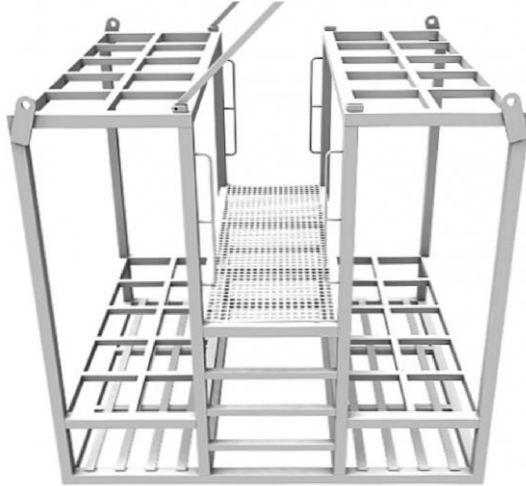


Stoccaggio a terra dei tubi getto

- il tubo getto è costituito da più elementi, connessi tra loro in genere tramite un cavo di acciaio che s'infiltra all'interno di una sede circolare ricavata per metà su un tubo e per l'altra metà sull'altro, il sollevamento del tubo avviene impiegando un'apposita testa, anch'essa dotata del medesimo sistema. I tubi impiegati devono essere prodotti e certificati da una ditta qualificata. I tubi

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	117

danneggiati devono essere allontanati dal cantiere;



Stoccaggio tubi negli appositi cestelli

- particolare attenzione deve essere posta dall'operatore della gru che movimentata i tubi, quest'ultimo si deve ben coordinare con l'operatore a terra ed eseguire le manovre solo quanto quest'ultimo è in posizione di sicurezza;
- il getto del calcestruzzo nei pali viene in genere effettuato direttamente dalla betoniera per mezzo della canale all'interno dell'imbuto fissato sulla sommità dell'ultimo tubo getto. Per facilitare la discesa del cls a volte risulta necessario sollevare ed abbassare ripetutamente l'intero tubo getto, ciò avviene impiegando la gru presente in cantiere, durante tale operazione gli addetti a terra devono mantenere una distanza di sicurezza dal tubo per evitare intrappolamenti accidentali degli arti tra il tubo e la pedana;
- con il procedere del getto di calcestruzzo il livello del calcestruzzo all'interno del pozzo s'innalza, questo provoca anche l'innalzamento dei fanghi bentonitici impiegati per il sostentamento del foro, è necessario quindi provvedere al loro pompaggio ed al loro stoccaggio nelle apposite vasche, occorre porre particolare attenzione affinché non fuoriesca fango bentoniti in quantità tali da pregiudicare la sicurezza dell'area al contorno del palo, nel caso l'operatore addetto alla rimozione del materiale di scavo procederà alla pulizia dell'area;
- una volta estratto l'ultimo spezzone di tubo getto si procederà all'immediata chiusura della botola, così da mettere in sicurezza il pozzo.
- la rimozione dell'avampozzo avverrà prima che il calcestruzzo abbia fatto presa, dato che la zona al contorno del foro potrebbe risultare cedevole, e comunque è necessario segnalare lo scavo, è necessario prima di procedere all'estrazione dal terreno del tubo in acciaio, perimetrare l'area con rete arancio, transenne o cavalletti, o parapetto perimetrale al foro di adeguate dimensioni;
- ultimati i pali si procederà alla scopertura delle teste palo ed alla scapitozzatura dei pali, vale a dire la rimozione della porzione di getto sommitale sino al raggiungimento della quota di progetto prevista. Tale operazione è condotta con mini escavatori idraulici dotati di martellone o con pinze idrauliche circolari appositamente concepite, In tutti i casi durante tali operazioni particelle di



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	118

calcestruzzo e metallo possono essere proiettate, pertanto nessun operatore a terra se ve sostare o lavorare nelle vicinanze. Prevedere l'uso di DPI antirumore adeguati ai livelli di esposizione (vedi Valutazione Rischio Rumore del Datore di Lavoro allegata al POS).

- scoperti i ferri di armatura dei pali le attività di esecuzione dei pali possono dirsi ultimate, man mano che si procede con la scapitozzatura, occorre mettere in sicurezza l'area di lavoro delimitandola con rete arancio o se per brevissimi peridi con nastro tipo Vedo.

3.8 PARATIE

3.8.1 Premessa

È possibile distinguere tra le seguenti tipologie costruttive:

- palancole in acciaio tipo Larssen;
- paratie di pali;
- diaframmi;
 - travi di coronamento in c.a.
 - spritz-beton

Per opere permanenti si farà ricorso a diaframmi in c.a. o paratie di pali, sempre in c.a.

I singoli elementi delle paratie devono essere collegati in testa da un cordolo, opportunamente dimensionato.

3.8.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

3.8.2.1.1 Palancole in acciaio tipo Larssen

- prima di procedere al piazzamento delle macchine attrezzate per l'infissione della palancole, accertarsi della portata del terreno, dell'assenza di manufatti ed impianti interrati. L'Affidataria deve informare i suoi sub appaltatori circa la presenza o meno di reti di servizi interrate, consegnerà prima che la ditta esecutrice rediga il suo POS, copia della planimetria reti di sottoservizi relativa alla zona d'intervento di cui datore di lavoro dovrà tenere conto nel redigere il piano;
- l'infissione di palancole o tubi tramite vibroinfessore potrebbe danneggiare condotte di servizi interrati nelle vicinanze, pertanto prima di procedere l'Affidataria deve ottenere il nullaosta da parte dell'ente interessato e le prescrizioni del caso;
- le vibrazioni prodotte durante la vibroinfissione possono danneggiare eventuali manufatti presenti nelle vicinanze, l'Affidataria deve effettuare una valutazione dei possibili danni arrecabili a strutture terze;
- i livelli di emissioni sonori durante la vibroinfissione risultano in genere sempre elevati, gli operatori devono fare uso di otoprotettori adeguati, saranno il datore di lavoro ed il medico competente a indicarne il tipo più adeguato per ciascun lavoratore;
- per l'infissione delle palancole metalliche tipo Larssen con vibroinfessori installati su escavatore idraulico o sospeso tramite autogrù, impiegare di dispositivi di sicurezza per la trattenuta della palancole in caso di perdita accidentale della presa da parte della pinza, tali dispositivi dovranno risultare rimovibili da terra tramite fune o altro da bordo del mezzo;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	119

- le palancole devono essere stoccate su piani stabili, impiegando idonei ripartitori (es. travi o tavole di legno di adeguato spessore e robustezza), non devono essere impilate a terra un numero di palancole tale da comprometterne la stabilità;
- le palancole impiegate devono essere in buono stato di conservazione, quelle danneggiate devono essere tagliate per recuperare la parte sana o allontanate del tutto dal cantiere;
- i vibroinfissori sono sottoposti a orti sollecitazioni, rispettare le frequenze dei controlli previste dal fabbricante;
- l'addetto all'ingargamatura della palancola deve guidare la palancola tramite una fune adeguatamente lunga, può avvicinarsi al punto di posa solo una volta che la palancola risulti stabile. In presenza di vento forte, interrompere le operazioni di movimentazione ed infissione delle palancole;
- mantenere una distanza di sicurezza tra la linea di posa delle palancole e le altre attività di cantiere, così come da passaggi pedonali o carrabili, la distanza di sicurezza deve risultare non inferiore a 1.5 volte la lunghezza delle palancola;
- il piano di lavoro in prossimità della palancola deve essere livellato e compattato, qualora durante le operazioni d'infissione il terreno dovesse sconnettersi ed il piano perdesse la sua regolarità occorre intervenire per ripristinarne lo stato, gli operatori a terra devono poter contare su un piano di lavoro sicuro;
- l'infissione delle palancole deve essere programmata e coordinata, l'area operativa dove ha luogo l'infissione di palancole o tubi in acciaio, deve essere interdetta ai non addetti ai lavori;
- l'operatore a bordo del mezzo dotato di vibroinfissore deve avere campo libero per operare e deve poter contare su una visuale libera, esso si dovrà coordinare con l'operatore a terra prima di dare luogo ai lavori;
- la movimentazione delle palancole (es. carico/scarico dai carrelli con cui vengo trasportate), deve avvenire impiegando funi, catene e ganci di idonea portata, in buono stato di conservazione e secondo gli schemi previsti dal produttore. Ganci di sollevamento usati in modo improprio possono danneggiarsi ed avere portate assai inferiori a quelle nominali rispetto a quelle su di esse stampigliate.

3.8.2.1.2 Paratie di pali

I rischi associati alla costruzione di paratie di pali vibroinfissi, ricalcano in gran parte quanto già menzionato nel paragrafo *Palancole in acciaio tipo Larssen*, a cui si rimanda.

I rischi associati alla costruzione di paratie ricalcano in gran parte quanto già menzionato nei paragrafi 3.5, 3.6 e 3.7 a cui si rimanda.

Demolita la testa dei pali sino alla quota d'imposta della trave di coronamento, si realizza una trave in c.a. che incorpora le armature dei pali scoperte, l'attività rientra nella realizzazione delle opere in cemento armato ordinarie, si veda quanto indicato al § 2.6;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	120

Diaframmi

I rischi associati alla costruzione di diaframmi gettati in opera ricalcano in gran parte quanto già menzionato nei paragrafi 3.5, 3.6 e 3.7 a cui si rimanda, con la differenza che le armature anziché essere a sezione circolare sono a sezione quadrangolare.

Le paratie siano essi realizzate con pali che con diaframmi, verranno completate in sommità dalle travi di coronamento in cemento armato gettate in opera, al fine di rendere collaboranti i pali tra loro.

Si procederà prima alla scapitozzatura dei pali o dei diaframmi, si rimanda in proposito ai § 3.4 Demolizioni e § 3.5 Scavi.

Travi di coronamento in c.a.

Per la realizzazione delle travi di coronamento in c.a., si rimanda ai § 3.5 e §3.6 Opere in cemento armato.

- le lavorazioni di posa delle armatura, cassetta e getto devono avere luogo a quota terreno, non sarà necessario ricorrere all'uso di opere provvisorie, anche il getto e la vibratura può essere eseguita da piano campagna;
- prima di procedere con lo scavo a tergo della paratia di pali, occorre che venga messa in sicurezza l'area sovrastante la trave di coronamento, qualsiasi materiale che potrebbe rotolare a valle deve essere preventivamente rimosso;
- la trave di coronamento può essere elemento di contenimento, nel caso l'altezza verso monte della trave rispetto al terreno a tergo sia pari ad almeno 1.2 m e tale altezza sia sempre garantita, la trave può assolvere anche la funzioni di parapetto, altrimenti se l'area di monte resterà accessibile e tale altezza sia inferiore a 1.2 m sarà necessario installare un parapetto in sommità alla stessa;
- qualora sussista il pericolo di rotolamento a valle di materiali, dalle pendici sovrastanti la paratia occorre sagomare il terreno in modo tale da garantirne la stabilità, nel caso di intere pendici se necessario si procederà con la posa di reti di contenimento, nel caso di lavori non previsti in progetto la Direzione Lavori darà indicazioni in merito ed il CSE adeguerà di conseguenza il presente documento;
- solo dopo aver completato la trave di coronamento si può procedere con lo scavo lato valle, raggiunta la quota del primo ordine di tiranti, devono essere realizzate le travi di ripartizione in modo da consentire agli addetti di poter operare sempre a quota campagna;

Scavo di sbancamento lato valle

Si richiama quanto indicato al § 3.4

Spritz-beton

Il rivestimento con spritz-beton deve essere realizzato dopo lo scavo una volta raggiunta la quota del primo ordine di travi, ovvero ancor prima che queste vengano realizzate, tale procedura eviterà di esporre i lavoratori al rischio di caduta di materiale dall'alto (distacco di porzioni di terreno che si essicca per l'esposizione all'aria);

- l'applicazione dello strato di spritz-beton è opportuno avvenga per fasce, l'applicazione di detto materiale può avvenire tramite pompa gestita a mano o tramite braccio meccanico, la prima è da

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	121

impiegare in spazi ristretti e per estensioni delle superfici da trattare modeste, per il resto l'applicazione deve avvenire con apposito mezzo dotato di braccio meccanico;



Pompa gestita a mano



Pompa gestita da braccio meccanico

- durante l'applicazione dello spritz-beton gli addetti devono indossare tutti i dispositivi previsti dal Datore di Lavoro, data l'esposizione al rumore ed alle polveri, non dovranno mancare DPI a protezione dell'udito, della pelle, degli occhi e delle vie respiratori. La presenza di additivi chimici richiede inoltre la protezione della pelle;
- le macchine impiegate dovranno essere idonee a svolgere le operazioni previste nelle varie fasi di lavoro. Alla manovra dell'apparecchio dovranno essere adibiti lavoratori in possesso di specifica capacità professionale. Nel sistemare il mezzo sarà necessario aprire gli stabilizzatori posizionandoli su piastre metalliche e, laddove non si abbia una sufficiente portata del terreno, creare un'apposita pista con materiale idoneo, per evitare che lo stesso possa ribaltarsi;
- provvedere alla verifica delle apparecchiature in pressione. Ai sensi dell'art. 71, commi 11 e 12, dello stesso D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. l'INAIL è titolare della prima delle verifiche periodiche, mentre per le verifiche periodiche successive il datore di lavoro ha la facoltà di rivolgersi alle ASL oppure ad altri soggetti abilitati", con riferimento a quanto contenuto nel DM 11 aprile 2011. Secondo quanto indicato nel decreto "il datore di lavoro che esercisce un'attrezzatura o un insieme a pressione deve effettuare i seguenti adempimenti;
- comunicare la messa in servizio dell'attrezzatura o dell'insieme a pressione all'Unità operativa territoriale dell'INAIL competente per territorio. Se l'attrezzatura/ insieme non è esclusa/o dal controllo di messa in servizio ai sensi dell'art. 5 del DM 329/04, prima di metterla/o in servizio il datore di lavoro dovrà richiedere che venga sottoposta/o alla verifica di messa in servizio ai sensi dell'art. 4 del DM 329/04;
- richiedere la prima delle verifiche periodiche all'Unità operativa territoriale dell'INAIL competente per territorio; tale verifica è da effettuarsi secondo la periodicità di cui all'allegato VII del D. Lgs. n. 81/2008 e s.m.i., che decorre dalla data di messa in servizio dichiarata dal datore di lavoro. La prima verifica periodica prevede, oltre ai controlli di sicurezza, la compilazione di una scheda tecnica di



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	122

identificazione dell'attrezzatura o dell'insieme, al fine di consentirne l'iscrizione nella banca dati informatizzata di cui all'art. 3, comma 1 del DM 11 aprile 2011;

- comunicare all'Unità operativa territoriale dell'INAIL competente per territorio la cessazione dell'esercizio, il trasferimento di proprietà e lo spostamento (in quest'ultimo caso è anche necessario dichiarare una nuova messa in servizio dell'attrezzatura o dell'insieme), al fine di consentire l'aggiornamento della banca dati informatizzata";
- nelle operazioni oggetto del presente paragrafo, bisogna tenere in considerazione le condizioni ambientali al contorno (pendii acclivi, ecc.) e, più in generale le considerazioni legate ai movimenti terra.

Travi di ripartizione tiranti realizzate in c.a.

- si richiama quanto indicato al § 3.5 ed alla voce Travi di coronamento in c.a.

Travi di ripartizione tiranti realizzate con profilati in acciaio

- la movimentazione degli elementi metallici e l'uso dei mezzi di sollevamento deve essere affidato a personale esperto;
- il pericolo di caduta di materiale dall'alto deve essere eliminato prima ancora di eseguire lo scavo, la parete di pali scoperta deve essere protetta con il previsto strato di spritz-beton prima ancora che venga dato luogo a qualsiasi altra lavorazione presso la paratia medesima;
- non sostare o svolgere altre operazioni nel raggio di azione dei mezzi di sollevamento e dei carichi;
- prima di procedere all'avvicinamento del materiale necessario alla realizzazione delle travi di ripartizione, occorre livellare il terreno, verificarne la portanza e perimetrare le aree di lavoro, così da isolarle da altre a rischio;
- al disopra delle aree interessate dai lavori di posa delle travi non possono essere effettuate altre lavorazioni;
- le travi di ripartizione in acciaio dovranno giungere in cantiere preferibilmente già accoppiate, al fine di limitare l'uso delle saldatrici e le attività in campo;
- impiegare per la movimentazione delle travi accessori per il sollevamento adeguati e che consentano di mantenere stabile il carico sino al completamento della posa;
- le travi in acciaio una volta allineate devono essere mantenute in quota tramite adeguati spessori e puntelli, in tutti i casi deve essere scongiurata la possibilità che le travi si ribaltino dal lato opposto alla paratia, ovvero verso i lavoratori;
- immediatamente dopo la messa in sicurezza delle travi in acciaio, si dovrà procedere con l'ancoraggio di queste direttamente ai pali/diaframmi, tramite l'inghisaggio di tondini in acciaio da c.a. e relativa saldatura tondino/trave;
- fissate le travi si potrà procedere al posizionamento delle piastre di ripartizione dei tiranti;
- i puntoni realizzati in tubi di acciaio andranno posti in pera prima di procedere con lo scavo;
- in cantiere verranno eseguite saldature ad elettrodo, preferibilmente quando le dimensioni delle saldature lo permettono queste devono essere realizzate impiegando saldatrici portatili tipo inverter, nel caso invece fosse necessario eseguire cordoni di saldatura particolarmente spessi, si farà ricorso a saldatrici carrellate, l'uso di tali attrezzature deve avvenire nel rispetto delle indicazioni di sicurezza



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	123

fornite dal fabbricante e ricorrendo all'uso di impianti elettrici di cantiere certificati. Prese, quadri e cavi di prolunga dovranno essere dimensionati in funzione dell'assorbimento delle saldatrici;

- le saldature strutturali devono essere realizzate da saldatori qualificati in possesso di patentino per il tipo di saldatura previsto;
- il ricorso ad utensili elettrici presuppone la corretta installazione dei gruppi elettrogeni e la corretta esecuzione degli impianti elettrici di cantiere da parte di tecnici abilitati, gli impianti dovranno essere certificati in conformità alla normativa vigente;
- porre particolare attenzione all'uso delle prolunghe elettriche, che devono essere anch'esse in conformità alle norme tecniche e certificate da tecnico abilitato, i cavi elettrici dovranno essere protetti da urti e dal passaggio dei mezzi, verificare periodicamente lo stato di conservazione delle prolunghe elettriche, allontanare immediatamente dal cantiere i cavi e le prese danneggiate, non manomettere impianti e prolunghe elettriche;
- privilegiare l'uso di utensili a batteria;
- le tubazioni ad aria compressa devono essere verificate, i giunti tra i diversi tratti di tubo devono essere dotati di cavo di sicurezza antistrappo.
- porre particolare attenzione durante le fasi posa degli elementi metallici di grandi dimensioni, guidare gli elementi sospesi tramite funi di lunghezza adeguata;

Tiranti di ancoraggio

- l'area di cantiere verrà opportunamente attrezzata con gruppo elettrogeno, compressore, silos per il cemento, miscelatore per le boiacche da intasamento, box magazzino, box ricovero per gli addetti, WC chimico, cisterne d'acqua, cisterne gasolio. Le aree di deposito e ricovero dovranno essere poste ad una distanza adeguata dai punti di lavoro così che i rischi generati dalle macchine e dalle attrezzature non si riverberino su tali aree;
- le vie di accesso pedonali devono essere mantenute distinte da quelle dedicate ai mezzi;
- impiegare tutti i DPI indicati dal Datore di Lavoro nei POS, nelle operazioni di perforazione fare ricorso a DPI per la protezione dell'udito, maschere per la protezione degli occhi e delle vie respiratorie, ed indumenti di protezione dalla polvere, oltre ai normali DPI base;

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	124



Sonda per tiranti



Tesatura tiranti

- le operazioni di tesatura dei tiranti devono essere affidate a personale esperto, in fase di tesatura nessun operatore dovrà essere presente nell'area retrostante i martinetti, in caso di rottura o distacco del trefolo questo potrebbe essere proiettato all'indietro anche per qualche metro, quindi costituire un serio pericolo per gli addetti. I dati di tesatura dovranno essere trasmessi alla Direzione Lavori che verificherà la congruenza con i dati di progetto;
- delimitare le aree di lavoro con rete in plastica arancione ed apporre segnaletica indicante il rischio di proiezione di cavi in caso di distacco o rottura del trefolo, interdire il passaggio nella zona di tesatura;



Impianto miscelazione boiacche

- i tiranti potranno considerarsi in totale sicurezza solo una volta che la boiaccia d'intasamento abbia raggiunto la completa maturazione;
- è importante evitare che le testate dei tiranti vengano urtate durante lavori di scavo, pena la parziale o totale perdita di efficienza del tirante, in caso d'urto segnalare immediatamente al Capo Cantiere l'accaduto;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	125

- la stabilità delle paratie di contenimento dovrà essere monitorata nel tempo, i dati andranno trasmessi alla Direzione Lavori ed al CSE, la frequenza dei controlli è indicata nel Capitolato o dalla DL;
- la demolizione parziale delle paratie per consentire la realizzazione dell'imbocco della galleria dovrà realizzarsi secondo le specifiche di progetto e secondo le indicazioni fornite dalla DL, in nessun modo dovrà essere compromessa la stabilità della paratia;
- la stabilità delle paratie deve essere verificata nel tempo tramite adeguati rilievi topografici, lo stato delle paratie deve essere notificato alla Direzione Lavori ed al CSE.

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	126

3.9 OPERE DI DIFESA DELLA SEDE FERROVIARIA

3.9.1 Premessa

Si elencano le principali tipologie di opere che possono essere realizzate per la difesa della sede ferroviaria:

- sistemazioni fluviali
- sistemazioni torrentizie
- opere di difesa del corpo stradale

3.9.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

- Per il rischio annegamento, si faccia riferimento al §9. In ogni caso, l'Appaltatore è tenuto a fare specifica formazione in merito all'argomento.
- Il corso d'acqua (fiume, torrente, ecc.), in caso di aree di cantiere/lavoro a rischio esondazione, andrà monitorato a monte delle stesse durante i lavori, in modo da verificare con adeguato preavviso eventuali portate pericolose.
- Per i lavori in fregio o in prossimità del corso d'acqua, il rischio di caduta in acqua deve essere evitato con procedure di sicurezza specifiche; per cui:
 - coloro che devono accedere in prossimità dell'alveo per l'esecuzione dei lavori devono essere forniti di idonei dispositivi di protezione individuale (stivali in gomma a tutta gamba, giubbotti di salvataggio a funzionamento automatico, ecc.);
 - per i lavori da eseguire al di sopra dell'acqua ad una certa altezza da essa o al suo livello, le cadute di persone nell'acqua vanno impedito mediante parapetti applicati all'opera; in assenza di parapetti o come supplemento di sicurezza possono essere applicate imbracature di sicurezza e/o giubbotti di salvataggio a funzionamento automatico (galleggiabilità intrinseca o autogonfiabili);
 - devono essere resi disponibili in cantiere in prossimità del corso d'acqua almeno n.2 salvagenti anulari dotati di robusta fune galleggiante lunga almeno 25 m;
 - aporre segnaletica indicante il pericolo caduta e annegamento.





LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	127

- nel caso di vicinanza di zone di intervento all'alveo del corso d'acqua, si dovranno dotare le aree di lavoro di pompe di aggotamento in modo da evacuare eventuali venute d'acqua nelle aree stesse.
- in generale, laddove sia prevedibile il rischio d'invasione d'acqua delle aree di lavoro, lo svolgimento delle attività lavorative dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli Enti di gestione delle stazioni pluviometriche e di monitoraggio del bacino idrico alimentante il corso d'acqua, in modo da conoscere preventivamente l'entità di eventuali precipitazioni meteoriche o la possibilità di esondazione del corso d'acqua e disporre l'interruzione di tutte le lavorazioni a rischio.
- nel caso di aree di cantiere/lavoro a rischio esondazione e/o di vicinanza di zone di intervento all'alveo del corso d'acqua, si dovrà predisporre un impianto di allarme di cantiere dotato di sirena acustica, che dovrà essere collegata agli Enti di gestione delle stazioni pluviometriche e di monitoraggio del bacino idrico, in caso di eventuali rischi di esondazione.
- nel caso di ubicazione delle aree di lavoro nell'alveo del corso d'acqua, lo svolgimento delle attività lavorative dovrà comunque avvenire nei periodi di magra dei corsi d'acqua.
- gli ambiti operativi in prossimità delle rive ed all'interno degli alvei ove si prevede la realizzazione di opere (ad es. fondazioni pile viadotti) devono essere mantenuti liberi da depositi di materiali, macchine e attrezzature che non siano strettamente necessari per l'esecuzione dei lavori. Pertanto, non sono ammessi accumuli di materiali di risulta. L'appaltatore dovrà organizzare un programma di smaltimento quotidiano in modo da allontanare tutti i materiali di scarto ed i rifiuti di ogni tipo che in caso di esondazione possano essere trascinati nei corsi d'acqua con danni considerevoli per l'ecosistema, oltre che per la sicurezza di persone e strutture pubbliche e private.
- qualora si verifichi una esondazione, la ripresa delle attività lavorative dovrà essere preceduta da un'attenta verifica della stabilità delle scarpate di tutte le aree di lavoro, provvedendo alla rimozione e riprofilatura delle parti instabili.
- in caso di eventi meteorologici prolungati, i lavori dovranno essere sospesi e si dovrà provvedere alla messa in sicurezza di mezzi ed attrezzature.
- le aree prospicienti l'alveo del corso d'acqua dovranno essere delimitate con barriere per evitare il rischio di caduta nel corso d'acqua.
- per accedere alle aree di lavoro in alveo per la realizzazione delle opere (ad es. opere di fondazione/elevazione), sarà necessario realizzare una pista di cantiere con pendenza idonea e opportunamente protetta;
- mantenere una distanza di sicurezza dalle macchine operatrici pari al raggio di azione di queste;
- mantenere una distanza di sicurezza dai mezzi che approvvigionano i massi ciclopici in cantiere, pari ad almeno 1.5 volte la lunghezza del cassone ribaltabile;
- le lavorazioni in prossimità dei corsi d'acqua devono essere svolte sotto la costante vigilanza di un Preposto.

3.10 OPERE DI MIGLIORAMENTO, RINFORZO E STABILIZZAZIONE

3.10.1 Premessa

Il miglioramento, il rinforzo e la stabilizzazione di strutture e terreni potrà essere realizzata mediante i seguenti interventi:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	128

- ancoraggi
- trattamenti colonnari
- iniezioni
- dreni
- micropali e infilaggi

Ancoraggi

Si faccia riferimento al §3.8.2

Trattamenti colonnari

- verificare la portanza del terreno prima di procedere al posizionamento dei silos del cemento;
- realizzare impianti elettrici di cantiere a norma, e conservare presso l'area copia del certificato di conformità rilasciato dall'installatore;
- verificare periodicamente il corretto funzionamento dell'impianto elettrico di cantiere, del circuito di messa a terra;
- illuminare correttamente le aree di lavoro;
- utilizzare DPI per la difesa delle vie respiratorie, degli occhi e della pelle, durante le operazioni di trasferimento del cemento dalle autobotti ai silos e durante le operazioni di miscelazione;
- non disperdere la boiaccia cementizia nell'ambiente;
- verificare lo stato di funzionalità e conservazione delle condutture in gomma impiegate per le attività d'iniezione;
- impiegare DPI di protezione del capo, delle mani e degli occhi durante le operazioni di iniezione.

Dreni

- impiegare le macchine per l'infissione dei dreni a nastra secondo le specifiche indicate dal fabbricante nel libretto di uso e manutenzione rilasciato dallo stesso;
- utilizzare idonei sistemi di accesso in quota per effettuare la manutenzione o altri interventi sul mast dell'infissore.

Micropali e infilaggi

- verificare la portanza del terreno prima di procedere al posizionamento dei silos del cemento;
- realizzare impianti elettrici di cantiere a norma, e conservare presso l'area copia del certificato di conformità rilasciato dall'installatore;
- verificare periodicamente il corretto funzionamento dell'impianto elettrico di cantiere, del circuito di messa a terra;
- illuminare correttamente le aree di lavoro;
- segregare le aree di lavoro con idonei sistemi in funzione della durata degli interventi;
- apporre segnaletica di sicurezza in prossimità delle fonti di rischio;



LINEA PESCARA – BARI
 RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
 LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	129

- stoccare i tubi in acciaio impiegati per realizzare i micropali in modo che ne sia garantita la stabilità, impiegare fermi e legature per evitare il rotolamento;
- non sollevare i tubi in acciaio impiegati per realizzare i micropali impiegando le legature con tondino di acciaio che utilizzano in officina;
- sollevare i tubi con idonei sistemi certificati;
- non disperdere la boiaccia cementizia nell'ambiente;
- verificare lo stato di funzionalità e conservazione delle condutture in gomma impiegate per le attività d'iniezione;
- utilizzare DPI per la protezione: del capo, delle mani, degli occhi e dell'udito durante le operazioni di perforazione ed iniezione dei pali.

3.10.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

- le macchine impiegate dovranno essere idonee a svolgere le operazioni previste nelle varie fasi di lavoro. Alla manovra dell'apparecchio dovranno essere adibiti lavoratori in possesso di specifica capacità professionale. Nel sistemare il mezzo sarà necessario aprire gli **stabilizzatori** posizionandoli su piastre metalliche e, laddove non si abbia una sufficiente portata del terreno, creare un'apposita pista con materiale idoneo, per evitare che lo stesso possa ribaltarsi;
- occorrerà provvedere alla **verifica delle apparecchiature in pressione**. Ai sensi dell'art. 71, commi 11 e 12, dello stesso D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. l'INAIL è titolare della prima delle verifiche periodiche, mentre per le verifiche periodiche successive il datore di lavoro ha la facoltà di rivolgersi alle ASL oppure ad altri soggetti abilitati", con riferimento a quanto contenuto nel DM 11 aprile 2011. Secondo quanto indicato da questo decreto "il datore di lavoro che esercisce un'attrezzatura o un insieme a pressione deve effettuare i seguenti adempimenti:
 - comunicare la messa in servizio dell'attrezzatura o dell'insieme a pressione all'Unità operativa territoriale dell'INAIL competente per territorio. Se l'attrezzatura/ insieme non è esclusa/o dal controllo di messa in servizio ai sensi dell'art. 5 del DM 329/04, prima di metterla/o in servizio il datore di lavoro dovrà richiedere che venga sottoposta/o alla verifica di messa in servizio ai sensi dell'art. 4 del DM 329/04;
 - richiedere la prima delle verifiche periodiche all'Unità operativa territoriale dell'INAIL competente per territorio; tale verifica è da effettuarsi secondo la periodicità di cui all'allegato VII del D. Lgs. n. 81/2008 e s.m.i., che decorre dalla data di messa in servizio dichiarata dal datore di lavoro. La prima verifica periodica prevede, oltre ai controlli di sicurezza, la compilazione di una scheda tecnica di identificazione dell'attrezzatura o dell'insieme, al fine di consentirne l'iscrizione nella banca dati informatizzata di cui all'art. 3, comma 1 del DM 11 aprile 2011;
 - comunicare all'Unità operativa territoriale dell'INAIL competente per territorio la cessazione dell'esercizio, il trasferimento di proprietà e lo spostamento (in quest'ultimo caso è anche necessario dichiarare una nuova messa in servizio dell'attrezzatura o dell'insieme), al fine di consentire l'aggiornamento della banca dati informatizzata".



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	130

- nelle operazioni oggetto del presente paragrafo, bisogna tenere in considerazione **le condizioni ambientali al contorno (pendii acclivi, ecc.)** e, più in generale le considerazioni legate ai movimenti terra inserite nel §3.5.

3.11 GALLERIE

3.11.1 Premessa

In generale si possono individuare le seguenti macro categorie:

- gallerie naturali con avanzamento tradizionale
- gallerie artificiali

Vista la particolarità e la potenziale criticità delle lavorazioni in sotterraneo (gallerie, pozzi e opere simili), in questa sezione vengono individuati i rischi tipici di tali attività e le relative misure precauzionali da applicare.

Per l'individuazione dei pericoli e la valutazione dei rischi si terrà maggiormente conto in particolare:

- pericoli legati a eventi naturali (valanghe, caduta di pietre, colate di fango, piene, fulmini e vento);
- pericoli legati a eventi specifici del cantiere come distacco di materiale, fornello, tendenza al colpo di montagna (fenomeni di decompressione), inondazione, sprigionamento di calore geotermico, quarzo, amianto, radon, depositi di vecchi residui chimici, esplosioni, incendi, fumo, pericoli legati alla depolverazione e ai trasporti;
- di eventuali pericoli dovuti a gas naturale, nella misura in cui non si può escluderne la presenza;
- dei pericoli legati agli impianti e alle condotte di servizio.

Le prescrizioni per la prevenzione degli infortuni derivanti da tali rischi e l'igiene dei lavori in sotterraneo sono in parte riportate nel DPR 20 marzo 1956, n. 320.

3.11.2 Rischi legati all'ambiente di lavoro

3.11.2.1 Franamento dello scavo

La sicurezza dei lavoratori durante la fase di scavo richiede un approccio unitario e la razionalità dell'organizzazione del cantiere al fine di minimizzare i rischi connessi alle lavorazioni e quelli legati alle interferenze, agli spazi operativi e ai tempi di esecuzione ristretti. Le disposizioni di cui al Capo II «Scavi e armature» del D.P.R. n. 320/1956, artt. 13-20, trattano dei sistemi di sicurezza atti a prevenire i rischi di franamento, in ogni operazione di scavo della galleria. In una galleria l'avanzamento del fronte è conseguito attraverso la seguente successione di azioni elementari:

- preconsolidamento del fronte;
- abbattimento della roccia o del terreno al fronte;
- sgombero del fronte dall'abbattuto;
- caricamento su mezzi di trasporto del frantumato;
- disgaggio delle pareti e del fronte "freschi di scavo";
- rivestimento di prima fase (centine, spritz beton, bulloni, ecc.);
- scavo dell'arco rovescio quando la sua esecuzione è imprescindibile dallo scavo del fronte.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	131

Più in generale, nella realizzazione di una galleria, la zona a ridosso del fronte (di ampiezza variabile in dipendenza della sezione tipo adottata) è quella che è caratterizzata dalla maggiore densità di lavorazioni (macchine, impianti, uomini), mentre il tratto compreso tra l'imbocco e il fronte assolve per quest'ultimo la funzione di collegamento con l'esterno. Anche le zone di lavoro per la costruzione dell'arco rovescio, delle murette e del rivestimento definitivo dei paramenti e della calotta contribuiscono ad aumentare l'interferenza tra le lavorazioni e i conseguenti rischi. Ad esempio, per eseguire contemporaneamente l'avanzamento al fronte e la costruzione dell'arco rovescio, occorre adottare un ponte che scavalchi la zona di realizzazione dell'arco (scavo e getto) per assicurare il passaggio dei mezzi da e per il fronte. Si dovrà pertanto gestire e procedere al controllo della realizzazione del progetto (attraverso un Cronoprogramma dei lavori), imponendo un coordinamento delle fasi lavorative sopra indicate che concorrono alla realizzazione dell'opera. Il PSC e il POS dell'Impresa dovranno appunto dare evidenza di come procedere in sicurezza, adottando tutte le misure di prevenzione e prescrizione indicate per l'esecuzione dell'intervento. Le migliori condizioni di sicurezza al fronte si ottengono quindi solo garantendo unità tra direzione del cantiere-galleria ed esecuzione della fase di scavo (avanzamento del fronte). Per procedere in sicurezza occorre verificare l'effettiva presenza e la funzionalità dei presidi antincendio e la funzionalità dei presidi per l'emergenza, nonché le squadre di salvataggio. Pertanto, si deve accertare con una specifica verifica tecnica:

- la funzionalità dell'impianto di illuminazione;
- la funzionalità dell'illuminazione di emergenza;
- la funzionalità del gruppo elettrogeno;
- la funzionalità del sistema di comunicazione e allarme.

Durante tutte le fasi di scavo, vige il divieto di ingresso ai veicoli alimentati a benzina, GPL e gas naturale e la sosta dei veicoli in galleria deve avvenire su un solo lato in modo da lasciare sempre libera la via di transito e orientando i veicoli verso l'uscita. Devono essere indossati da parte di tutte le persone presenti in sotterraneo nelle fasi di scavo:

- indumenti ad alta visibilità;
- elmetto di protezione e calzature di sicurezza.

Infine, il Capo III «Norme particolari per i pozzi e per le gallerie a forte inclinazione» del D.P.R. n. 320/1956, artt. 21-23, dispone alcune regole di sicurezza per l'organizzazione e lo svolgimento dello scavo in verticale o a forte pendenza.

3.11.2.2 Rischio investimento in galleria

Le disposizioni di cui al Capo IV «Trasporti in galleria» del D.P.R. n. 320/1956, artt. 24-29, parlano dei sistemi di sicurezza atti a realizzare trasporti sicuri in galleria. In particolare, è elevato il rischio di investimento dovuto alla circolazione dei mezzi (gommati o ferrati) presenti in galleria. Considerata la vetustà del D.P.R. n. 320/1956, molte misure di prevenzione derivano dalle odierne tecniche di sicurezza dei veicoli, principalmente gommati. Il contenimento del rischio avviene principalmente tramite le seguenti misure di prevenzione:

- una preventiva valutazione dei rischi per individuare le possibili interferenze tra uomini e mezzi e per organizzare la circolazione nel cantiere;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	132

- un'adeguata visibilità dei mezzi, con idonea segnalazione, acustica e luminosa, durante la fase operativa e di manovra;
- un'adeguata visibilità dal posto guida dei mezzi, prevedendo, ove necessario, il supporto di personale a terra per l'esecuzione in sicurezza di operazioni in spazi ristretti o con visibilità insufficiente;
- un'adeguata visibilità dei lavoratori: il personale e ogni altra persona a qualsiasi titolo presente in cantiere devono indossare indumenti che li rendano facilmente visibili;
- la predisposizione di aree e piste atte a garantire condizioni di sicurezza (larghezza, spazi di salvaguardia, distanze da zone con personale, segnaletica, separazione di vie pedonali da vie carrabili ecc.);
- un'adeguata illuminazione dei luoghi di lavoro, diurna e notturna. L'illuminazione, naturale o artificiale, deve garantire una buona visibilità evitando l'abbagliamento;
- una segregazione fisica delle lavorazioni in cui non è necessaria la presenza di pedoni;
- una separazione temporale delle lavorazioni in cui mezzi e pedoni intervengono in fasi diverse del processo. Tale separazione, nel caso in cui sia possibile, deve essere definita nelle procedure di lavoro;
- una pianificazione di misure e cautele per ridurre al minimo il rischio nelle attività promiscue, in cui è necessaria la contemporanea presenza di mezzi e pedoni;
- il mantenimento in perfetta efficienza dei mezzi, degli indumenti di segnalazione ad alta visibilità, delle aree e delle piste, dell'illuminazione;
- la formazione del personale.

I mezzi che operano in cantiere appartengono a un'ampia gamma di categorie. Facendo riferimento alle classificazioni internazionali, si ricordano: gli autoveicoli per il trasporto di persone, gli automezzi per il trasporto di cose, le macchine per movimento terra, le attrezzature da costruzione, le macchine per fondazioni ecc.. Per ridurre il rischio di investimento e collisione occorre che i mezzi siano opportunamente allestiti e siano dotati dei necessari dispositivi. In particolare, alcune dotazioni riguardano le condizioni per una guida sicura e altre l'evidenza dell'agire del mezzo per le persone che si trovano nell'area operativa o di manovra dei mezzi stessi. Tutti i mezzi devono possedere i requisiti previsti da legislazioni o da standard tecnici vigenti per quella categoria di mezzi. Per quelli abilitati alla circolazione stradale, le dotazioni devono soddisfare anche tale normativa. Si ricordano alcuni dispositivi in dotazione alle macchine:

- segnalatore luminoso lampeggiante, con scopo di evidenziare ai lavoratori presenti che il mezzo è operativo;
- dispositivi di illuminazione, di segnalazione e di posizione luminosi, con lo scopo di evidenziare la presenza e la larghezza del mezzo (luci di posizione anteriori e posteriori), di segnalare la presenza del mezzo visto lateralmente (luci di posizione laterali), di indicare chiaramente la larghezza fuori tutto del mezzo (luci di ingombro), di illuminare il piano stradale antistante il mezzo (proiettori anabaglianti ed abbaglianti), di segnalare un cambio di direzione del mezzo a destra o a sinistra (indicatori di direzione), di illuminare l'area di lavoro (fari aggiuntivi), di illuminare il piano stradale retrostante al mezzo ed avvertire che il mezzo procede o sta per procedere in retromarcia (proiettore di retromarcia), di evidenziare che il conducente sta azionando il freno di servizio del mezzo (luce di



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	133

arresto) e di segnalare un pericolo agli altri operatori in transito con funzionamento simultaneo di tutti gli indicatori di direzione (segnalazione di emergenza);

- catadiottri e pannelli di segnalazione retroriflettenti e fluorescenti, con scopo di segnalare la presenza di un mezzo, attraverso la riflessione della luce proveniente da una sorgente luminosa estranea al veicolo stesso, ad un osservatore situato in prossimità di detta sorgente luminosa (catadiottri), di segnalare la presenza dei veicoli adibiti al trasporto di cose con massa complessiva a pieno carico superiore alle 3,5 tonnellate, attraverso la riflessione della luce proveniente da una sorgente luminosa estranea al veicolo stesso e la fluorescenza delle diverse componenti del pannello (pannelli di segnalazione retroriflettenti e fluorescenti);
- segnalatore acustico (clacson), con lo scopo di segnalare un pericolo o lanciare un richiamo, mediante un suono, agli altri lavoratori presenti;
- avvisatore acustico di retromarcia, con lo scopo di avvisare che il veicolo procede o sta per procedere in retromarcia;
- retrovisori e specchi, con lo scopo di consentire, entro il campo di visibilità, una buona visione posteriore;
- tergicristalli, lavacristalli e sistemi di sbrinamento, con lo scopo di consentire al conducente una buona visione attraverso i vetri anche in caso di pioggia; permettere di ripristinare la visibilità attraverso i vetri in caso di imbrattamento dei cristalli e/o in presenza di umidità o brina depositata sui cristalli;
- dispositivi a telecamera e monitor per la visione indiretta, con lo scopo di consentire la visibilità dell'area retrostante la zona posteriore del veicolo, che non è possibile osservare, quando questo procede in retromarcia o effettua manovre.

Per ogni mezzo operante in galleria deve essere previsto un registro di manutenzione contenente:

- check list degli interventi di controllo e manutenzione da eseguire con la relativa periodicità;
- annotazione con data e tipologia degli interventi effettuati e firma dell'esecutore.

È inoltre fondamentale dotare i lavoratori di indumenti di segnalazione ad alta visibilità, allo scopo di segnalare visivamente la presenza di una persona, in qualunque condizione di luce diurna e alla luce dei fari dei mezzi, nell'oscurità. Un elemento importante al fine di limitare le occasioni di investimento è costituito dalla corretta organizzazione delle aree di cantiere e delle vie di circolazione. Le condizioni delle vie di transito possono influire sensibilmente sulla sicurezza dei trasporti. Le principali carenze delle vie di circolazione normalmente riguardano:

- mancata separazione fra le vie di passaggio pedonale e quelle dei mezzi;
- rampe con pendenza eccessiva o piste carrabili con fondo stradale instabile e non sicuro;
- scarsa illuminazione;
- larghezza insufficiente della sede stradale;
- segnaletica inadeguata;
- ristagno di acque;
- scarsa visibilità su dossi e in prossimità di curve;
- mancanza di idonee banchine o guard-rail di protezione;
- insufficiente manutenzione del fondo stradale e degli apprestamenti per la sicurezza;
- mancato coordinamento e cooperazione fra le imprese proprietarie dei diversi mezzi.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	134

Le carenze sopra evidenziate possono portare a perdita di controllo del mezzo, incidenti con altri mezzi, investimento dei lavoratori. Inoltre, devono essere adottate misure idonee ad impedire l'accesso involontario alle aree e alle piste di cantiere da parte di pedoni e mezzi non autorizzati, anche nei periodi in cui non sono in atto lavorazioni. Per quanto possibile, tali accessi impropri dovranno essere impediti con sbarramenti materiali.

Parte fondamentale è l'informazione, la formazione e l'addestramento, sia del personale di cantiere, per consentire a ciascuna persona di conoscere le regole vigenti in cantiere per ridurre i rischi di investimento, sia per i conducenti dei mezzi, per consentire a ciascun conducente di mezzi di conoscere al meglio le attrezzature a disposizione. Le attività di informazione e formazione rivolte a "tutto il personale di cantiere" devono riguardare almeno i seguenti aspetti:

- identificazione dei referenti operativi;
- regole relative alle viabilità in cantiere;
- regole relative agli indumenti ad alta visibilità;
- rischi connessi alle fasi lavorative in corso;
- norme in caso di non conformità, emergenze e imprevisti.

Le attività di informazione, formazione e addestramento rivolte ai "conducenti" devono riguardare almeno i seguenti ambiti.

- Aspetti relativi al mezzo e alla mansione:
 - uso del mezzo;
 - controlli da effettuare sul mezzo e sull'area di lavoro prima dell'utilizzo: buona visibilità attraverso i finestrini e gli specchietti, efficienza freni, luci e dispositivi acustici, ecc.;
 - manutenzione del mezzo: tipi di interventi, periodicità, compiti demandati al conducente e compiti demandanti all'officina, registrazioni;
 - modalità di trasmissione delle informazioni tra conducenti del mezzo ed officina;
 - conoscenza del libretto di uso e manutenzione;
 - utilizzo dei DPI;
 - dispositivi di sicurezza disponibili sul mezzo e loro funzione: cintura di sicurezza, lampeggianti, ecc.
- Aspetti relativi all'area di lavoro:
 - identificazione dei referenti operativi;
 - regole di utilizzo dei mezzi operanti in cantiere (limiti di velocità, regole di accesso, regole per il parcheggio, regole per la circolazione ecc.);
 - rischi connessi alle fasi lavorative in corso;
 - caratteristiche delle vie di circolazione.

3.11.2.3 *Rischio di allagamento*

Le disposizioni di cui al Capo VI «Eduzione delle acque» del D.P.R. 320/1956, artt. 36-40, prescrivono le misure minime di sicurezza per evitare l'irruzione e la stagnazione di acqua in galleria, nonché le opportune misure per l'evacuazione della stessa, in particolare derivante da acque sorgive e di falda incontrate nel corso dello scavo. L'Impresa esecutrice dovrà adottare idonee misure, quali lo scavo di cunette o cunicoli di scolo, l'esecuzione di drenaggi, l'installazione di impianti di pompaggio, la messa in opera di rivestimenti anche



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	135

provvisori, per allontanare le acque sorgive in modo da eliminare il rischio di allagamento, ma anche il ristagno dell'acqua sul pavimento dello scavo e lo stillicidio dalla calotta e dalle pareti della galleria. Gli impianti di pompaggio delle acque di filtrazione dovranno essere collegati ad un gruppo elettrogeno ad intervento automatico che ne garantisca il funzionamento in caso di interruzione dell'alimentazione elettrica. Il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE) provvederà all'approvazione dei sistemi di educazione dell'acqua previsti dall'Impresa esecutrice, dopo aver verificato l'idoneità allo scopo e la loro disponibilità tempestiva. Qualora non sia possibile evitare il ristagno dell'acqua sul pavimento dei posti di lavoro in sotterraneo, il lavoro dovrà essere sospeso quando la stessa superi l'altezza di 50 cm: in tale caso potranno essere effettuati unicamente lavori di emergenza, intesi ad allontanare l'acqua o ad evitare maggiori danni all'opera in costruzione. L'Impresa esecutrice dovrà affidare tali lavori ad operatori esperti, forniti di idonei DPI impermeabili, sotto la sorveglianza di assistenti. Quando in prossimità della zona del fronte di scavo sia stata accertata la presenza di corpi idrici sotterranei tali da generare la possibilità di venute d'acqua improvvise in galleria, o quando detti corpi idrici siano da presumere in base ad indagini o rilievi idrogeologici o da altri indizi, l'Impresa esecutrice dovrà adottare le seguenti misure per la riduzione del rischio di allagamento:

- esecuzione di perforazioni esplorative in avanzamento: la direzione, la lunghezza ed il numero di tali perforazioni dovranno essere stabiliti dal responsabile tecnico del cantiere in relazione alle circostanze contingenti, fatte salve le indicazioni e/o prescrizioni del progetto e del capitolato;
- sospensione dei lavori in caso di pericolo negli ambienti sotterranei sprovvisti di vie di fuga, sino a quando non si sia provveduto a ripristinare le condizioni di sicurezza.

3.11.2.4 Rischio atmosfere esplosive

Le disposizioni di cui al Titolo XI «Protezione da atmosfere esplosive» del D. Lgs. 81/2008, artt. 287-297, prescrivono le misure e le cautele da adottare per evitare il rischio di esplosione per la presenza di gas o polveri in sotterraneo. In particolare, è necessario individuare i requisiti e le misure per far fronte soprattutto al rischio grisù (metano naturale presente negli ammassi rocciosi e nei terreni), suddividendo le gallerie in classi in funzione del relativo livello di rischio. I termini gas, metano, grisù, miscela aria-metano. Le gallerie sono pertanto classificate sulla base non di una quantificazione della suddetta probabilità, ma di una valutazione qualitativa dei flussi di grisù che possono essere causati dall'interazione dello scavo con un determinato ammasso e considerando gallerie di grande sezione, realizzate con metodo a piena sezione e con tecnologia di scavo tradizionale. La diversa probabilità di afflusso di gas in galleria è legata quindi alla diversa struttura degli ammassi, alla loro diversa attitudine a favorire l'accumulo del gas, alle caratteristiche geometriche dell'opera, all'organizzazione del cantiere, al metodo ed alla tecnica di scavo. Le norme volte alla tutela della sicurezza contro le esplosioni in ambienti industriali (cosiddette «ATEX») sono costruite nell'ipotesi di potere predeterminare con sufficiente certezza ed univocità gli elementi necessari per una compiuta analisi del rischio.

Per quanto sopra esposto, si preferisce classificare le gallerie in tre Classi (0, 1, 2) di cui la 1 suddivisa in tre Sottoclassi (1a, 1b, 1c) a probabilità crescente di afflussi significativi di grisù e con correlate misure di sicurezza crescenti. Nell'ambito di tale classificazione non sono determinabili zone nel senso indicato dal D. Lgs. n. 81/2008, ma risulta più appropriata l'individuazione di due condizioni pericolose:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	136

- “**condizione pericolosa 2**” (atmosfera potenzialmente esplosiva) campo compreso tra 0% e sotto il LEL (limite inferiore di esplosibilità - per il metano circa 5%) oppure sopra l’UEL (limite superiore di esplosibilità - per il metano circa 16%) fino al 100% di grisù nell’aria;
- “**condizione pericolosa 1**” (atmosfera esplosiva) campo compreso tra il LEL e l’UEL di grisù nell’aria.

La scelta degli apparecchi e dei sistemi di protezione, elettrici e non elettrici, da utilizzare in un dato luogo a rischio grisù, è conseguente alla classificazione del luogo stesso. L’assetto della normativa è ora rappresentato dal D.P.R. n. 126/1998 (cosiddetta «marcatura Ex»), soprattutto in relazione alla scelta degli apparecchi elettrici e dei motori a combustione interna. Ad esempio, l’uso dei motori diesel comunemente presenti in cantiere è concesso purché i motori siano resi «antideflagranti» e dichiarati come tali dal costruttore, ai sensi del D.M. 10 maggio 1988, n. 259, come modificato dal D.M. 26 febbraio 1991 n. 225. Il D.M. n. 259/1988 detta le norme tecniche da applicare per la trasformazione in antideflagrante dei motori diesel con aspirazione a pressione atmosferica e dei rispettivi veicoli sui quali sono installati, nonché le procedure da seguire per la certificazione e per un loro corretto impiego in ambiente grisutoso, così come per i motori turbocompressi, nei quali l’aria aspirata non è più a pressione atmosferica, ma viene compressa e riscaldata per uno scambio energetico con i gas di scarico ottenuto attraverso una turbina.

In generale, nelle gallerie a rischio grisù, la classificazione che viene recentemente presa in considerazione da parte dei progettisti, avviene attraverso i riferimenti indicati dalle Note Interregionali Emilia Romagna-Toscana (NIR) rispettivamente di Classe 1a, 1b, 1c e 2, dove viene perseguito il principio di prevenzione basilare di non far coesistere, nello spazio e nel tempo, in presenza di persone, un’atmosfera esplosiva per una significativa durata di tempo con un qualsiasi tipo di innesco che, nel caso in questione, significa fare in modo che la condizione pericolosa 1 non si verifichi mai. Pertanto, considerando esclusivamente la “condizione pericolosa 2”, gli apparecchi e i sistemi di protezione, conformi al D.P.R. n. 126/1998, utilizzati in galleria ed esposti ad atmosfera potenzialmente esplosiva, devono essere del Gruppo I (lavori in sotterraneo) e di Categoria almeno M2. La Categoria M2 comprende gli apparecchi progettati per funzionare conformemente ai parametri operativi stabiliti dal fabbricante e basati su un livello di protezione elevato. Gli apparecchi di questa categoria sono destinati ai lavori in sotterraneo nelle miniere e nei loro impianti di superficie esposti al rischio di sprigionamento di grisù e/ o di polveri combustibili; in presenza di atmosfera potenzialmente esplosiva, l’alimentazione di energia di questi apparecchi deve poter essere interrotta. La classificazione della galleria può portare ad un unico indice valido per tutta la galleria oppure ad indici diversi, ciascuno attribuito ad un tratto di galleria. Tale classificazione utilizza cinque indici, ciascuno dei quali caratterizzante la previsione delle condizioni di flusso di grisù correlabili alla realizzazione dell’opera in sotterraneo.

Sono in “**Classe 0**” le gallerie o i tratti per le quali tutti gli elementi oggettivi e documentati di valutazione portano ad escludere che la realizzazione dell’opera possa indurre flussi di grisù dagli ammassi attraversati dall’opera oppure da quelli lontani ma connessi idraulicamente alla galleria.

La “**Classe 1a**” è quella delle gallerie o tratti per le quali tutti gli elementi portano a prevedere come remota la possibilità di flussi di grisù, in base all’assenza di indizi derivanti dalle indagini preliminari (studi e ricerche, analisi della storicità, sondaggi), alle informazioni ottenute nello scavo della porzione d’opera già realizzata, alle considerazioni geologiche e strutturali.

Sono in “**Classe 1b**” le gallerie o tratti per le quali l’analisi geologica strutturale porta a prevedere flussi di grisù, ma non ci sono elementi di riscontro desunti dalle indagini preliminari (studi e ricerche, analisi della



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	137

storicità, sondaggi) effettuate in fase di progetto e dalla porzione d'opera già realizzata. In definitiva le manifestazioni gassose sono possibili, ma con portate prevedibilmente modeste o con modalità che si ritiene non portino a condizioni di rischio.

La “**Classe 1c**” è quella delle gallerie o tratti per i quali le indagini bibliografiche, storiche (storicità delle manifestazioni spontanee e degli interventi industriali per la produzione di idrocarburi, dei fenomeni registrati nell'esecuzione di altre opere ecc.) e le indagini sperimentali di superficie e profonde (sondaggi, pozzi, cunicoli, indagini geofisiche ecc.) fanno presumere che i lavori di scavo possano in-durre flussi di grisù discontinui e poco frequenti e quindi tali da far ritenere l'emissione eccezionale.

Situazioni del genere sono tipiche di serbatoi di idrocarburi isolati e di dimensioni limitate in collegamento idraulico con l'opera. Tali serbatoi hanno forma e dimensioni molto varie e distribuzione spaziale casuale ed imprevedibile e possono far affluire gas in galleria con portate molto varie non escluse quelle a carattere massivo.

La “**Classe 2**” comprende le gallerie o i tratti per i quali le indagini bibliografiche, storiche (storicità delle manifestazioni spontanee e degli interventi industriali per la produzione di idrocarburi, dei fenomeni registrati nell'esecuzione di altre opere) e le indagini sperimentali di superficie e profonde (sondaggi, pozzi, cunicoli, indagini geofisiche ecc.), fanno ritenere che, a causa della realizzazione degli scavi, siano probabili afflussi significativi di grisù in galleria in corrispondenza di strutture geologiche, tecnicamente note come potenziali trappole di idrocarburi (anticlinali, fasce di intensa fratturazione in corrispondenza delle zone di accavallamento tettonico ecc.). Attraversando le trappole, o comunque a causa del collegamento idraulico con esse realizzato a seguito dello scavo, sono da attendersi flussi di grisù continui oppure discontinui ma con frequenza tale da non farli ritenere un evento eccezionale.

Nei lavori di scavo in terreni grisutosi la prevenzione contro le esplosioni persegue l'obiettivo di evitare sempre e comunque la “condizione pericolosa 1”, ossia lo svolgimento dell'attività lavorativa in presenza di atmosfera esplosiva, ricorrendo agli apprestamenti di difesa e alle procedure di lavoro opportune. Questi, quantomeno, impongono la ventilazione forzata della galleria e la presenza di un sistema di monitoraggio ambientale che prevede l'interruzione dei lavori con conseguente progressiva messa fuori servizio delle macchine operatrici e messa fuori tensione degli impianti elettrici, comunque, sia macchine che impianti, idonei ad operare in atmosfera potenzialmente esplosiva, fino al raggiungimento di valori di concentrazione di grisù in aria pari al massimo al limite inferiore di esplosibilità (LEL).

3.11.2.5 Rischio elettrico

Relativamente agli impianti elettrici, i lavori in sotterraneo sono considerati «ambienti bagnati» ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. n. 320/1956, e pertanto devono essere prese tutte le precauzioni dettate dalle norme CEI per gli impianti a funzionamento elettrico nei luoghi bagnati. Si applicano le disposizioni di cui al Titolo III, Capo III, del D. Lgs. 81/2008, e in particolare dovrà essere curata la corretta posa delle condutture elettriche (fisse e flessibili), che preferibilmente saranno collocate in vicinanza delle pareti laterali dello scavo al fine di non intralciare il movimento dei mezzi e delle persone.

Una ulteriore cautela da adottare nelle gallerie grisutose, per quanto riguarda l'impianto elettrico, è il “sezionamento” degli impianti elettrici.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	138

3.11.3 Caratteristiche dell'ambiente di lavoro

Nel corso dell'esecuzione delle opere dovranno essere assicurate adeguate condizioni di lavoro all'interno dell'ambiente sotterraneo al fine di ottenere non solo il rispetto degli indici di stress dei soggetti ma anche di quelli di comfort.

Le disposizioni di cui al Capo V «Ventilazione e limitazione della temperatura interna» del D.P.R. n. 320/1956, artt. 30-35, prescrivono particolari sistemi di sicurezza con l'obiettivo di realizzare la salubrità dell'ambiente in sotterraneo, per quanto riguarda sia la respirabilità dell'aria sia il controllo della temperatura.

Analogamente, il Capo VIII «Difesa contro le polveri» del medesimo decreto, artt. 53-65, dispone tutta una serie di misure atte a limitare la polverosità dell'ambiente di lavoro, così come il Capo IX «Illuminazione», artt. 66-70, elenca i requisiti minimi necessari a realizzare la visibilità dei lavori in galleria.

Partendo dalla salubrità dell'aria ambientale in galleria, particolare cura deve essere posta alla riduzione delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi d'opera presenti in galleria.

La galleria, per sua natura, è un ambiente chiuso ove risulta difficoltoso realizzare un efficace ricambio dell'aria.

L'utilizzo dei mezzi d'opera (generalmente diesel) peggiora la qualità dell'aria e le condizioni d'igiene del lavoro, già di per sé problematiche. In particolare, nella realizzazione di gallerie con tecniche di scavo tradizionali, si fa un uso massiccio di automezzi a motore diesel, generando continuamente situazioni nelle quali i veicoli circolano lungo tutta la galleria, operano contemporaneamente in spazi ristretti e per periodi prolungati, a breve distanza dai lavoratori. Questi ultimi di norma stazionano sul luogo di lavoro in turni continui di 8 ore. Le emissioni dei motori diesel contengono, come principali inquinanti: monossido di carbonio, ossidi di azoto, idrocarburi incombusti, anidride solforosa, particolato

Si dovrà quindi agire sulle caratteristiche dei motori, garantendo il rispetto di requisiti minimi in tema d'emissione dei motori, sulle caratteristiche del carburante, in particolare usando quelli a bassissimo tenore di zolfo, sulle caratteristiche dei sistemi d'abbattimento dei gas di scarico, applicando dispositivi di post-trattamento (abbattitori supplementari) sul condotto terminale di scarico dei motori diesel quali catalizzatori ossidanti e filtri antiparticolato FAP (in grado di trattenere il materiale particellare presente nei fumi di scarico, con efficienza filtrante superiore al 90%). In particolare, una misura corretta di prevenzione è comunque quella di dotare tutti i mezzi diesel disponibili in galleria di FAP e da una adeguata manutenzione degli stessi attraverso controlli periodici, che ne limitano le relative emissioni di scarico.

Per ridurre l'inquinamento dell'aria in galleria e rendere più salubre l'aria occorre provvedere alla ventilazione della stessa, tenendo conto di tutte le misure da prendere in considerazione rispetto agli inquinanti e alla possibilità di un eventuale incendio, garantendo l'evacuazione del calore e dell'umidità.

I fattori principali che influenzano e da cui dipendono le sensazioni termiche sono:

- qualità dell'aria;
- temperatura dell'aria;
- temperatura radiante;
- velocità dell'aria;
- umidità relativa;
- isolamento termico dell'abbigliamento;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	139

- attività fisica.

Le aree di lavoro in sotterraneo dovranno essere ventilate in modo da fornire, costantemente, aria sana al personale addetto ai lavori ed evitare concentrazioni di gas nocivi nelle aree di lavoro. La ventilazione dovrà essere effettuata con l'immissione forzata dell'aria mediante appositi ventilatori situati all'ingresso della galleria.

L'Impresa esecutrice dovrà predisporre un sistema di ventilazione progettato per assicurare una portata d'aria costante, garantire un adeguato ricambio dell'aria e non creare sensazioni di fastidio o problemi per la salute (eccessiva velocità o stagnazione dell'aria).

La ventilazione dovrà garantire, nel rispetto dei limiti di TLV, una quantità d'aria sufficiente per soddisfare:

- il ricambio d'aria per gli operai sul fronte e lungo la galleria;
- la diluizione dei gas di scarico dei mezzi a motore operanti in galleria;
- la diluizione delle polveri prodotte dalle lavorazioni in galleria;
- una velocità di ritorno dell'aria non pregiudizievole per la salute dei lavoratori e in linea con le prescrizioni normative;
- il gruppo ventilatore dovrà essere adeguatamente silenziato.

L'aria immessa in sotterraneo dovrà essere prelevata in luoghi non situati in prossimità di inquinamento.

Il dimensionamento del sistema di ventilazione sarà effettuato dall'Impresa esecutrice sulla base del programma lavori, del numero e delle caratteristiche delle macchine operatrici e dei mezzi che opereranno contemporaneamente in galleria e della quantità d'aria necessaria per le squadre di operai.

L'Impresa esecutrice dovrà prevedere la presenza di un gruppo elettrogeno di emergenza, ad intervento automatico, che provvederà all'alimentazione del ventilatore in caso di interruzione dell'alimentazione di energia elettrica. Analogamente dovrà disporre di un ventilatore di riserva, da tenere in vicinanza della galleria predisposto per poter essere installato in tempi rapidi in caso di guasto al gruppo ventilatore.

L'Impresa esecutrice dovrà provvedere al monitoraggio sistematico del microclima in ambiente sotterraneo attraverso rilevazioni eseguite con apparecchi di controllo. Attraverso tali misurazioni l'Impresa esecutrice dovrà accertare la concentrazione di ossigeno e la presenza di eventuali gas nocivi o pericolosi (in particolare ossido di carbonio, ossidi di azoto ed anidride solforosa). L'Impresa esecutrice dovrà inoltre effettuare misure strumentali per rilevare i valori di velocità, umidità e temperatura dell'aria.

Il Piano Operativo di Sicurezza dovrà comprendere una specifica procedura di monitoraggio dell'aria che preveda:

- il riferimento ai valori limiti di soglia individuati dalle norme di buona tecnica (quali ad esempio i valori TLV delle Norme Americane ACGIH);
- la periodicità delle misure;
- la periodicità delle tarature degli strumenti;
- la metodologia di monitoraggio (correlazione con le attività in corso, posizione dei sensori ecc.);
- la conservazione dei dati derivanti dal monitoraggio.

Per quanto riguarda le concentrazioni di gas metano si farà riferimento ai valori soglia stabiliti dal DPR 320/56 e dalle normative regionali in vigore.

La dotazione necessaria per tali monitoraggi dovrà essere specificata in dettaglio unitamente alla descrizione degli apparecchi di controllo redatto dall'impresa appaltatrice. I risultati dei controlli, dovranno essere periodicamente trasmessi al CSE, eventuali picchi o situazioni anomale dovranno essere tempestivamente



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	140

notificate oltre che al CSE anche al Direttore dei Lavori, con le modalità tecniche adottate, dovranno essere tenuti a disposizione degli organi di controllo (ASL, INAIL, ecc.) negli uffici del cantiere

3.11.3.1 Limitazione della temperatura

Altro fondamentale aspetto in galleria è la valutazione del microclima (temperatura e umidità).

I fattori ambientali che influenzano la temperatura corporea sono la temperatura dell'aria, l'umidità dell'aria, la corrente d'aria e la radiazione termica. Il termine di microclima ingloba tutti questi fattori ambientali.

La temperatura nei posti di lavoro sotterranei dovrà essere contenuta, per mezzo della ventilazione, al di sotto del limite massimo di 30 gradi centigradi del termometro a bulbo asciutto o 25 gradi centigradi del termometro a bulbo umido.

Qualora non sia possibile mantenere la temperatura entro tali limiti, il normale lavoro potrà essere continuato a condizione che la permanenza dei lavoratori in sottoterraneo non si prolunghi oltre le 6 ore al giorno, se la temperatura non supera 35 gradi centigradi del termometro a bulbo asciutto o 30 gradi del termometro a bulbo umido.

A temperature superiori a tali limiti l'Impresa esecutrice consentirà solo l'esecuzione di lavori urgenti di emergenza diretti a scongiurare pericoli o lavori relativi ad operazioni di salvataggio. In tal caso il personale addetto dovrà essere impiegato secondo orari e turni adeguati alle situazioni contingenti.

3.11.3.2 Illuminazione

L'illuminazione dei passaggi e dei luoghi di lavoro è indispensabile in quanto, riducendo considerevolmente l'affaticamento fisico e visivo e aumentando il benessere fisiologico degli ambienti di lavoro, contribuisce anche alla riduzione degli infortuni sul lavoro.

A tale scopo l'Impresa esecutrice dovrà prevedere l'installazione di un impianto di illuminazione in galleria, che garantisca, ovunque, livelli superiori ai minimi stabiliti dalla normativa vigente. In ogni punto delle vie di transito o comunque in ogni zona accessibile coi mezzi deve essere garantita un'illuminazione non inferiore a 5 lux, in ogni punto dei posti di lavoro ordinari un'illuminazione non inferiore a 30 lux e in ogni punto con specifici pericoli un'illuminazione non inferiore a 50 lux. L'illuminazione espressa in lux descrive il flusso luminoso ricevuto dalla superficie illuminata e può essere misurata con un luxmetro. La verifica del livello di illuminazione può essere eseguita, in mancanza di riferimenti più specifici, riferendosi alle modalità indicate nella norma UNI 10380 o UNI EN 12464-1 e 2.

Saranno inoltre installati corpi illuminanti di emergenza con caratteristiche tali, in termini di potenza e autonomia, da garantire l'abbandono della galleria da parte dei lavoratori in condizioni di sicurezza. Tali corpi illuminanti entreranno automaticamente in funzione in caso di blackout energetico. Dovrà essere predisposta un'illuminazione particolare, integrata con segnalazioni lampeggianti, nei punti dove si svolgono lavorazioni di particolare rischio. L'illuminazione d'emergenza garantisce per almeno 15 minuti sulle vie di fuga e di salvataggio 1 lux (misurato a 0,2 m sopra il suolo) e sui posti di lavoro con pericoli particolari 15 lux. In ogni caso ciascun lavoratore presente in sottoterraneo deve essere provvisto di idoneo mezzo di illuminazione portatile.

L'impianto di illuminazione dovrà essere realizzato mediante lampade poste ad intervalli non superiori a 20 m ed alimentate con cavi a bassa tensione. Gli involucri protettivi delle lampade dovranno avere



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	141

caratteristiche di resistenza tali da resistere agli urti o essere protetti contro gli stessi urti e saranno periodicamente puliti per mantenere i livelli di illuminamento di progetto.

L'Impresa esecutrice dovrà procedere al monitoraggio strumentale dei livelli d'illuminamento, ed i risultati dei controlli saranno tenuti a disposizione del CSE e degli organi di vigilanza (ASL, INAIL, ecc.) nell'ufficio di cantiere.

La periodicità di tali verifiche dovrà essere evidenziata al CSE, in base alle variazioni di programma e di lavoro.

3.11.3.3 Difesa contro le polveri

Nei lavori in sotterraneo l'Impresa esecutrice dovrà adottare sistemi di lavorazione, macchine, impianti e dispositivi che diano luogo al minore sviluppo possibile di polveri, secondo le disposizioni di cui al capo VIII del DPR 320/56. Le polveri dovranno essere comunque eliminate il più possibile vicino ai punti di formazione.

Per operazioni come quella di getto del betoncino proiettato, per cui non sia possibile eliminare la polverosità dell'ambiente di lavoro, l'Impresa esecutrice dovrà utilizzare macchinari che consentano ai lavoratori di ridurre la propria esposizione alle polveri (ad esempio: lancia telecomandata).

La riduzione della presenza di polveri potrà avvenire anche tramite:

- processi di lavorazione ad umido;
- installazione di opportuni filtri sugli attrezzi di perforazione;
- sistema di ventilazione forzata: questo dovrà consentire di diluire la frazione granulometrica che potrebbe rimanere più a lungo in sospensione.

Nei lavori in cui vengano impiegati dei procedimenti ad umido, l'acqua utilizzata dovrà essere esente da forme di inquinamento. Inoltre, le eventuali operazioni di bagnatura della sezione della galleria finalizzate all'abbattimento delle polveri depositate dovranno essere eseguite con spruzzatori e non tramite getti violenti d'acqua.

Eventuali sostanze utilizzate per ridurre la tensione superficiale dell'acqua o per limitare la dispersione di polveri nell'ambiente dovranno essere tali da non nuocere alla salute dei lavoratori.

La perforazione meccanica delle rocce dovrà essere eseguita mediante macchine munite di dispositivi per l'aspirazione delle polveri o di spruzzatori ad acqua.

Il materiale abbattuto nei cantieri dove l'escavazione sia stata eseguita in rocce asciutte e polverulente, dovrà essere inumidito prima di essere rimosso e trasportato. Il caricamento dei dumper dovrà essere effettuato in modo da evitare la caduta dei materiali durante il trasporto stesso.

Al fine di contenere la polverosità dell'ambiente, la velocità dell'aria forzata dal sistema di ventilazione dovrà essere contenuta entro limiti tali da non sollevare la polvere depositata sulle pareti e sul suolo.

In ottemperanza a quanto disposto dalle norme di legge si dovrà provvedere a far eseguire da ditte esperte del settore igiene del lavoro, rilevazioni delle concentrazioni di polveri nell'aria nei luoghi di lavoro in galleria e del contenuto in silice al fine di valutare il livello di rischio per i lavoratori esposti. I dati provenienti dalle analisi dovranno essere tenuti nel cantiere ed esibiti a richiesta da parte degli organi preposti.

Nel Piano Operativo di Sicurezza dovrà essere individuata una specifica procedura di monitoraggio delle polveri che preveda:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	142

- il riferimento ai valori limiti di soglia individuati dalle norme di buona tecnica (quali ad esempio Norme Americane ACGIH);
- la periodicità delle misure;
- la periodicità delle tarature degli strumenti;
- la metodologia di monitoraggio (correlazione con le attività in corso, posizione dei sensori ecc.);
- la conservazione dei dati monitorati.

Particolare attenzione sarà posta nella valutazione delle concentrazioni di polveri sclerogene in riferimento alla natura dei terreni attraversati.

L'Impresa esecutrice dovrà inoltre indicare, nel proprio Piano Operativo di Sicurezza:

- gli accorgimenti che intende adottare al fine di ridurre la polverosità dell'aria in galleria;
- gli accorgimenti che intende adottare al fine di ridurre le polveri prodotte durante il carico ed il trasporto dello smarino e quelle dovute alla circolazione dei mezzi;
- gli accorgimenti che intende adottare al fine di ridurre l'esposizione alla polvere degli addetti al getto del betoncino proiettato.

Nel caso sorgessero delle difficoltà respiratorie per la presenza delle polveri in alcune lavorazioni, dovrà essere previsto che il personale faccia uso di idonee maschere munite di filtri (FFP3), tenute sempre in efficienza nei luoghi di lavoro. In particolare, per le attività di getto del betoncino proiettato, i lavoratori dovranno utilizzare apposite maschere con visiera ed occhiali.

3.11.3.4 Esposizione al rumore

L'analisi dei rischi per i lavoratori derivanti dall'esposizione al rumore in sotterraneo è analoga a quella da eseguire negli altri ambienti di lavoro. A causa degli spazi confinati, comunque, in sotterraneo i lavoratori sono soggetti ad un livello di rumore mediamente più intenso che all'aperto.

Il Titolo VIII Capo II (art.192) del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., riguardante misure di protezione e prevenzione dei lavoratori contro il rischio derivante dall'esposizione al rumore, stabilisce che si proceda ad una valutazione preliminare dei luoghi in cui avverranno le lavorazioni e, in relazione alle attività svolte, una determinazione del livello di esposizione dei lavoratori.

La valutazione dovrà essere programmata ad intervalli e comunque ogni qualvolta si presenterà un mutamento nelle lavorazioni e dovrà essere eseguita da personale competente con strumenti adeguati; il rapporto contenente le modalità di esecuzione ed i risultati ottenuti, dovrà essere disponibile in caso di ispezione degli organi di vigilanza preposti.

La valutazione preliminare comporterà la classificazione dei lavoratori in sotterraneo in 4 fasce di livello di esposizione distinte, e precisamente:

- fino a 80 dB(A);
- superiore a 80 dB(A) e fino a 85 dB(A);
- superiore a 85 dB(A) e fino a 87 dB(A);
- superiore a 87 dB(A);

dove dB(A) è la esposizione quotidiana personale di un lavoratore al rumore.

Da tale classificazione deriveranno, per il datore di lavoro, i dirigenti e per i lavoratori una serie di diritti e di obblighi diversi a seconda del livello di esposizione personale.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	143

3.11.4 Disposizioni per l'utilizzo di macchine e utensili

In sotterraneo dovranno essere impiegati mezzi di lavoro che producano quantità limitate di gas nocivi.

Gli automezzi e le macchine operatrici da usare in sotterraneo dovranno essere provvisti di motore elettrico o motore a combustione interna di tipo ecodiesel, dotato di opportuno sistema di depurazione dei gas di scarico di tipo catalitico FAP o a gorgoglio. Il tubo di scappamento delle macchine operatrici e degli autocarri dovrà essere rivolto verso l'alto o provvisto di un deflettore in modo da non sollevare le polveri depositate al suolo e sulle pareti.

All'interno delle gallerie sarà vietato l'accesso dei veicoli aventi motori alimentati a benzina, a gas di petrolio liquefatto (GPL) ed a metano.

Sarà vietato l'accesso alle gallerie con automezzi dotati di motori a combustione interna nel caso di interruzione di funzionamento dell'impianto di ventilazione che attiverà il semaforo rosso posto all'ingresso della galleria.

Il divieto di accesso dovrà essere riportato su un cartello posto all'ingresso della galleria.

I veicoli accedenti in sotterraneo dovranno essere equipaggiati con estintori portatili di adeguata capacità e caricati con polveri di classe A, B, C. Detto obbligo dovrà intendersi esteso alle apparecchiature presenti in galleria ed alle zone in cui si effettuano lavorazioni con pericolo di incendio.

Per le opere in sotterraneo, l'Impresa esecutrice dovrà provvedere a progettare ed installare i seguenti impianti:

- di pompaggio ed aggettamento delle acque;
- di ventilazione;
- di illuminazione;
- idrico antincendio.

3.11.5 Esecuzione dello scavo mediante ausilio di TBM

Per memoria

3.11.6 Esecuzione dello scavo mediante l'uso di esplosivo

Per memoria

3.11.7 Galleria artificiale

La realizzazione di questo tipo di struttura risulta particolare in quanto nel procedere delle lavorazioni l'opera potrà generalmente configurarsi come lavoro in sotterraneo con conseguente applicazione del DPR 320/56 (es. nei casi in cui la lunghezza dell'opera realizzata sia superiore a m 50, nelle fasi di realizzazione degli impianti, ecc.). In tal caso l'analisi dei rischi dovrà presentare punti analoghi a quella da farsi per le gallerie naturali.

I rischi connessi all'esecuzione delle gallerie realizzate a piè d'opera sono, in generale, quelli dovuti alle lavorazioni di:

- realizzazione opere di consolidamento/contenimento del terreno (ad es. pali, micropali, ecc.);
- scavo da eseguire per fasi successive;

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	144

- esecuzione tirantatura per fasi successive;
- realizzazione di strutture in c.a. (strutture di fondazione, strutture in elevazione, ecc.);
- esecuzione rinterrì.

La movimentazione dei materiali necessari per la realizzazione della galleria artificiale dovrà avvenire a mezzo di apposita macchina idonea all'impiego.

Le lavorazioni per la posa in opera di carpenteria, armatura ed il getto di calcestruzzo richiederanno la predisposizione di appositi ponteggi metallici allestiti e mantenuti in conformità alle norme di utilizzo.

Qualora le particolari modalità costruttive richiedano l'asportazione del materiale esistente all'interno della struttura realizzata («cut and cover»), lo scavo dovrà procedere per rimozione di materiale a partire da quello posto nella zona più alta per evitare il rischio di franamenti e conseguente seppellimento di uomini e mezzi.

Per i rischi connessi alle lavorazioni sopra elencate, si faccia riferimento agli specifici paragrafi del presente documento.

3.12 PONTI, VIADOTTI, SOTTOVIA, CAVALCAVIA

3.12.1 Premessa

Nell'ambito di grandi strutture come ponti, viadotti, sottovia e cavalcavia è possibile trovare le seguenti tipologie costruttive:

- Opere in *cemento armato* e in *cemento armato precompresso* (ferroviarie, stradali e pedonali);
- Opere *metalliche e miste acciaio-calcestruzzo* (ferroviarie, stradali e pedonali);
- Sistemi di *impermeabilizzazione* (per gli impalcati ferroviari vengono realizzate impermeabilizzazioni mediante membrane bituminose prefabbricate oppure a base di prodotti sintetici da applicare a spruzzo quali ad esempio, poliuretano e poliurea);
- *Apparecchi di appoggio*, che devono sopportare i carichi verticali ed orizzontali trasmessi dall'impalcato consentendone i movimenti di progetto. In relazione al tipo di movimento consentito nel piano, si suddividono in: *fissi*, che impediscono entrambe le traslazioni, e che possono essere a disco elastomerico confinato o a cerniera sferica con superficie di rotazione in PTFE; e *mobili*, che consentono, oltre alla rotazione intorno ad uno o più assi orizzontali, anche la traslazione in una direzione (tipo unidirezionale) o più direzioni (tipo multidirezionale). Gli appoggi mobili possono essere elastomerici armati, e a cerniera sferica con superficie di rotazione in PTFE o a disco elastomerico confinato;
- *Coprigiunti* trasversali degli impalcati, che dovranno consentire i movimenti relativi tra le parti strutturali affacciate dei due impalcati;
- *Ritegni sismici meccanici*: ossia dei denti di ritegno (in c.a. o in acciaio, rivestiti con cuscinetti in gomma dielettrica armata) posti in sommità delle pile o delle spalle, in grado di contrastare i movimenti dell'impalcato, (sia trasversali che longitudinali), nel caso di perdita di funzionalità degli apparecchi di appoggio;
- *Dispositivi dinamici di vincolo provvisorio*: ossia dei dispositivi antisismici assorbire le azioni impulsive generalmente longitudinali;
- *Pendini*, ossia dispositivi di sospensione per ponti ad arco ferroviari, costituiti da due teste snodate collegate da una barra metallica tonda filettata superiormente ed inferiormente;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	145

- *Ponti provvisori*: utilizzati per l'esecuzione di lavori al corpo stradale, quali la realizzazione di sottopassi, o per altre situazioni ove si debba garantire il sostegno provvisorio del binario. In generale possono distinguersi:
 - Travate provvisorie di proprietà RFI (Travate gemelle provvisorie o Travate provvisorie a cassone – Ponti Bologna);
 - Travate provvisorie brevettate da società esterne (Ponte “Essen” o Ponte “Guido”).
 - Ponti componibili di proprietà RFI (SE o SKB);
 - Sistemi di sostegno del binario brevettati da società esterne (Sistema Essen o Sistema Verona);
- *Infissione e spinta di manufatti scatolari*: che può suddividersi nelle seguenti operazioni:
 - allestimento delle opere di servizio per la prefabbricazione dell'opera d'arte e per le operazioni di varo;
 - allestimento fuori opera della struttura statica monolitica prefabbricata del sottopasso.
 - La costruzione della platea di varo verrà eseguita realizzando una soletta continua in c.a. con risvolti laterali in funzione di guida al manufatto che su di essa scorrerà. All'estremità della platea viene ancorato un muro reggispinta di idoneo spessore il quale è chiamato a contrastare la spinta dei martinetti, nella fase di infissione, che viene uniformemente distribuita da una trave rigida in acciaio. Sulla platea di varo viene costruito il monolite con la sezione della testata di infissione a 45° ed il perimetro sagomato a tagliente per facilitare l'avanzamento del manufatto.
- *Interventi di consolidamento* (rinforzi strutturali superficiali effettuati con calcestruzzo proiettato, o iniezione di miscele, la resina epossidica per il ripristino di fessure inferiori ai 2 mm), e miscela a base di malta di cemento per il riempimento di grandi crepe e vuoti).

3.12.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

I rischi associati alle attività elementari legate relative alla costruzione di ponti, viadotti, cavalcavia e sottovia ricalcano in gran parte quanto già menzionato nei paragrafi 3.5, 0, 0 e 3.8 a cui si rimanda.

Altri fattori di rischio sono ricollegabili invece alle attività svolte in quota e quelle legate alla movimentazione e varo di grandi elementi prefabbricati, relativamente a questi vengono richiamate tutte le prescrizioni relative a:

- formazione, informazione e addestramento degli addetti ai lavori;
- pianificazione e programmazione delle attività di sollevamento e varo;
- coordinamento ed assegnazione incarichi;
- cotazione sistemi di comunicazione adeguati tra operatori dei mezzi di sollevamento e personale addetto al varo;
- preparazione delle aree di cantiere;
- dotazione delle strutture di sistemi di difesa collettiva per contenere i rischi di caduta dall'alto e caduta di materiale dall'alto;
- uso dei DPI anticaduta;
- progettazione dettagliata delle linee vita, verifica spazi di caduta, ostacoli, ecc;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	146

- uso di macchine ed attrezzature condivise disciplinato da procedure e accordi scritti;
- allestimento macchine secondo le specifiche dei fabbricanti;
- assegnazione delle operazioni di imbrago a personale specializzato;
- impiego degli accessori necessari al sollevamento indicati dai prefabbricatori (perni, golfari, funi, catene, dispositivi di protezione degli spigoli, ecc.);
- verifica della portanza del terreno prima del piazzamento macchine ed eventuale realizzazione di piazzole in calcestruzzo armato nel caso il terreno non sia sufficientemente portante;
- verifica preliminare delle distanze di sicurezza dalle linee elettriche aeree e dal linee di servizi interrate;
- assenza di manufatti interrati al disotto dei piani di lavoro impegnati dai mezzi di sollevamento e di stoccaggio degli elementi strutturali pesanti, che potrebbero crollare sotto l'azione trasmessa da questi al terreno;
- delimitazione delle aree di lavoro, ed interdizione di quelle in cui anche accidentalmente potrebbe verificarsi la caduta dall'alto di materiali ed attrezzature;
- installare i parapetti sugli elementi strutturali possibilmente prima del varo, così da limitare al massimo i lavori in quota;
- prevedere sistemi di fermo adeguati degli elementi strutturali, antiribaltamento delle travi prefabbricate, antislittamento delle lastre prefabbricate tipo predalles, ecc;
- apposizione di segnaletica di sicurezza in prossimità delle zone a rischio;
- divieto di eseguire altre lavorazioni contemporaneamente alle operazioni di movimentazione e varo di elementi prefabbricati di considerevoli dimensioni all'interno della stessa area di lavoro;
- definire esatte procedure da seguire per le operazioni di scarico degli elementi prefabbricati;
- livellare le aree di sosta per i mezzi di trasporto ove questi devono scaricare gli elementi prefabbricati;
- vietare di rimuovere i sistemi di fissaggio dei prefabbricati prima che sia stato effettuato l'imbrago;
- vietare ai mezzi di trasporto degli elementi prefabbricati di spostarsi una volta rimossi i sistemi di fissaggio ai pianali di carico.

3.13 SUB BALLAST E PAVIMENTAZIONI STRADALI

3.13.1 Premessa

Le opere civili in questo ambito riguardano:

- *Pavimentazioni per interporti*: rigide in calcestruzzo, oppure costituite da uno strato di fondazione e base in miscela e catalizzata e uno strato di conglomerato bituminoso;
- *pavimentazioni stradali* (per strade di categoria a,b,c riferite al D. Min. Infr. e Trasp. del 05/11/2001 n.6792, pavimentazione su impalcati stradali per strade di categoria A-B-C, pavimentazione su massicciata ferroviaria, massicciata stradale a semipenetrazione e Pavimentazione con pietrischetto bitumato).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	147

- *sub – ballast*: strato eseguito con conglomerato bituminoso impastato a caldo in adatto impianto di miscelazione di tipo stradale, steso in opera in strato finito di 12 cm con macchina vibrofinitrice e costipato con idonei rulli metallici e gommati;
- *pavimentazioni di opere stradali accessorie* (marciapiedi e parcheggi);
- *sistemazioni urbane*.

È necessario distinguere le opere di **rifacimento di una pavimentazione preesistente** da quelle per l'edificazione di **nuove pavimentazioni**.

- Nel primo caso, infatti, è necessario procedere preventivamente alla fresatura del vecchio conglomerato, alla spazzatura e raccolta del fresato, quindi alla spruzzatura di emulsione bituminosa ed infine alla stesa e compattazione del conglomerato bituminoso.
- Nel caso di edificazione di nuove pavimentazioni, invece, si rende necessaria una preventiva opera di spianamento tramite ruspe, seguita dal livellamento ad opera di mezzi livellatrici e dalla compattazione del rilevato con rullo. Realizzato così il sottofondo, si procede alla produzione di strati di fondazione in misto cementato valutandone la corrispondenza ai requisiti di quota, sagoma, densità e portanza indicati in progetto. A questo punto si prosegue con operazioni del tutto simili a quelle già descritte per il rifacimento di pavimentazione: infatti, dopo avere sparso sabbia a protezione dello strato in misto cementato, si procede alla stesura di una mano di ancoraggio mediante applicazione di emulsione bituminosa acida, rimozione della sabbia eventualmente non trattenuta dall'emulsione, e solo dopo queste operazioni stesa del conglomerato e sua compattazione.

La posa in opera di asfalto su **marciapiede** può avvenire tutto l'anno, anche nella stagione fredda, con esclusione solo dei periodi di gelo. Essa è realizzata tramite stesura manuale di **asfalto colato** in spessori sottili.

I manti in asfalto colato presentano, rispetto a quelli realizzati con altri tipi di conglomerato, maggiori praticità di stesa ed elasticità, che si accentua nella stagione estiva. L'asfalto colato è acquistato presso impianti di produzione e, poiché necessita di essere steso ad una temperatura di 230-260 °C, è trasportato al luogo di stesa all'interno di opportuni autoveicoli dotati di caldaia e mescolatore, detti "bonze". Prima di iniziare i lavori si provvede all'apposizione di opportuna segnaletica e quando necessario, alla deviazione del traffico veicolare dalla carreggiata adiacente al marciapiede, dove viene collocata e via via fatta avanzare la bonza. Il colato viene prelevato tramite apertura di una porta di scarico posta sulla parete posteriore della bonza, raccolto all'interno di una carriola e con essa trasportato fino al punto di stesa. Quindi inclinando la carriola il materiale di stesa viene rovesciato sul marciapiede e steso a mano. Vengono utilizzate allo scopo spatole di legno, provviste di una lunga impugnatura e manovrate dall'operatore in posizione eretta, fino ad ottenere uno strato, caratterizzato da spessore di 1,5-2 cm e da superficie regolare. L'asfalto steso, mentre è ancora caldo, va cosparso con sabbia. Essa è contenuta in un apposito vano della "bonza" e, viene caricata manualmente tramite una pala in una carriola, è trasportata sul luogo di stesa, quindi viene prelevata con l'ausilio di pala e lanciata sul marciapiede.

3.13.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

Per queste lavorazioni si rimanda alla trattazione dei paragrafi 3.5 e 0.

Per quanto riguarda le **sistemazioni urbane** occorrerà considerare:

- la tipologia di strada, la funzione territoriale assegnata ed il tipo di traffico;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	148

- le possibili interazioni (o gli eventuali conflitti) tra le diverse componenti del traffico ammesso (es. mezzi pubblici e/o privati, residenti, pedoni, esercizi commerciali);
- le interferenze con la viabilità esistente e con l'ambiente attraversato, con particolare riferimento agli insediamenti ed alle attività presenti o programmate nelle aree ad accessibilità diretta.

L'Appaltatore dovrà delimitare la zona d'intervento e apporre la segnaletica prescritta dal Codice della strada, assicurandosi che le operazioni vadano ad interferire il meno possibile con i centri abitati limitrofi. A tal fine si potrà prevedere la sorveglianza di movieri e/o l'utilizzo di impianti semaforici che garantiscano la movimentazione dei mezzi pesanti o l'eventuale impossibilità di transito di veicoli sui due sensi di marcia della sede stradale a seguito di un restringimento determinato dalle attività lavorative. L'Appaltatore dovrà organizzare l'accesso alle aree di lavoro e la circolazione dei mezzi sulle piste di cantiere in modo da evitare interferenze tra mezzi diretti a zone operative distinte. Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate con le recinzioni del tipo prescritto, e regolarizzate in piano al fine di consentire manovre sicure. I fronti del cantiere prospicienti dislivelli dovranno essere protetti dalla caduta mediante la posa di parapetti se aree di lavoro o pedonali, mediante guard-rail o new jersey se aree di manovra o carrabili.

Limitare al massimo il numero degli addetti che operano a terra per ridurre quanto più possibile il rischio investimento.

Segnalare i dislivelli in modo da limitare al massimo il rischio di ribaltamento dei mezzi, impiegando new jersey in plastica.

Nel caso i mezzi di trasporto che approvvigionano il materiale (es. Conglomerati bituminosi), fossero obbligati a percorrere lunghi tratti in retromarcia, occorre che i percorsi da questi impegnati siano ad essi dedicati, che non vengano svolte altre attività lungo detti percorsi, che la lunghezza delle tratte percorse in retromarcia sia ridotta al massimo eventualmente realizzando piazzole di manovra provvisorie o viabilità di accesso provvisorie. Gli autisti dei mezzi devono essere informati preventivamente circa le procedure di avvicinamento e scarico.

Gli addetti a tali lavorazioni dovranno:

- verificare la presenza e la dislocazione di ostacoli fissi o di altri elementi in grado di condizionare il movimento dei mezzi, tipo lampioni, muri, ecc.;
- verificare la forma, le dimensioni e l'inclinazione dei piani di lavoro e di passaggio;
- osservare i limiti di velocità previsti per i mezzi;
- indossare abbigliamento ad alta visibilità;
- fornire assistenza alle manovre dei mezzi, da una distanza di sicurezza (fuori dall'area operativa del mezzo) ed usare segnaletica gestuale convenzionale;
- mantenere sgombrare le vie di transito e le aree di manovra dei mezzi;
- prestare attenzione ai sistemi di segnalazione sonora degli automezzi;
- vietare il sollevamento dei cassoni dei bilici in corrispondenza delle linee elettriche aeree, ove la distanza tra i conduttori ed il cassone del mezzo sia inferiore a quella minima indicata dal Dlgs 81/08, porre portali di segnalamento per attività prolungate, cavalletti cartelli e presenza continuativa di Preposti che sovrintendono le operazioni di scarico per le attività speditive;

Scarsa visibilità dovuta a nebbia, a forti piogge, presenza di ghiaccio o neve ostacolano le attività connesse con la viabilità e le sistemazioni urbane, per svolgere le quali occorrerà pertanto assicurarsi che le condizioni meteorologiche non siano avverse.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	149

Nell'utilizzo di autocarri con braccio idraulico, autogru ecc., è necessario vietare la sosta e di operare nel raggio d'azione degli stessi.

I lavori di realizzazione della pavimentazione stradale non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).

Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso a idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi, ecc.).

Tutti gli addetti a lavorazioni che comportino esposizione al rumore, dovranno essere dotati di idonei DPI (cuffie, tappi auricolari con e senza archetti, tappi monouso), e possibilmente essere adibiti, a rotazione, a lavorazioni non rumorose; sarà comunque cura dell'Appaltatore valutare preventivamente i livelli di rumore per tutte le postazioni di lavoro.

Durante la realizzazione dell'**illuminazione stradale** si dovranno rispettare le distanze di sicurezza da elementi in tensione, in particolare durante la movimentazione ed installazione dei pali e dei corpi illuminanti. Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.

Tutte le lavorazioni inerenti gli impianti elettrici, relativamente agli interventi previsti sugli allacci, dovranno avvenire in regime di toltensione o, in alternativa, previo sezionamento da eseguire a monte e a valle dei punti interessati, con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili degli enti gestori.

Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83 del D. Lgs. 81/2008, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:

- mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
- posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
- tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.

Per i lavori di asfaltatura andranno inoltre considerate alcune prescrizioni legate ad alcuni rischi specifici dell'attività di lavoro.

Considerato l'utilizzo di **macchine**, l'ambiente di lavoro e la movimentazione di carichi con macchine sono attesi danni acuti conseguenti ad infortunio: urti, impatti, compressioni, cesoiamento e stritolamento, investimento di pedone, scivolamento, caduta a livello, caduta di gravi dall'alto. La presenza di materiale ad alta temperatura rende possibile ipotizzare danni acuti da getti e schizzi con ustione conseguente.

Considerata la possibile **esposizione ad agenti chimici irritanti** sono ipotizzabili danni a carico dell'apparato respiratorio (particolare attenzione all'idrogeno solforato per la possibilità di avvelenamento acuto ed alle polveri durante alcune fasi lavorative).

Considerata la possibile esposizione ad **agenti cancerogeni chimici (IPA) e fisici (radiazione solare UV)** è ipotizzabile l'insorgenza di tumori con probabilità paragonabile o meno alla popolazione generale secondo le singole situazioni.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	150

Considerato l'utilizzo di macchine con **produzione di rumore** sono ipotizzabili danni a carico dell'apparato uditivo con probabilità variabile secondo le singole situazioni.

Considerato l'utilizzo di macchine e attrezzature che comportano la presenza di **scuotimenti e vibrazioni** nonché la presenza di **movimentazione manuale di carichi**, sono ipotizzabili danni a carico dell'apparato muscolo-scheletrico con probabilità variabile secondo le singole situazioni.

Considerate le caratteristiche dell'ambiente di lavoro (microclima, macroclima, radiazione solare, punture di insetti), sono ipotizzabili episodi di colpi di sole, colpi di calore, prostrazione da calore, nonché l'occorrenza di punture di insetti con possibile reazione allergica.

I **ritmi di lavoro** imposti potrebbero portare a situazioni di scompensamento, accompagnate eventualmente da possibili manifestazioni somatiche da stress.

Durante la realizzazione della pavimentazione stradale, gli addetti a terra dovranno posizionarsi ad una distanza precauzionale di almeno 10 m dalla macchina di posa bitume ed avvicinarsi solo dopo che sia stato ultimato lo scarico del materiale.

Durante la stesura dei conglomerati bituminosi tutti gli addetti a tale fase (operatori di mezzi ed addetti a terra) dovranno indossare D.P.I. (guanti, scarpe antinfortunistica con suola termoisolante, mascherine di protezione delle vie respiratorie adatte ai vapori di catrame), (grembiuli, pettorali, gambali), atti ad evitare possibili ustioni. Effettuare una frequente turnazione degli addetti, per limitare l'esposizione ai rischi.

Per quanto riguarda in particolare gli attrezzi e mezzi d'opera sono indicate le seguenti misure generali di prevenzione: possedere i requisiti di sicurezza stabiliti dalla Comunità Europea (marchio "CE"); essere dotati di idonei sistemi che impediscono l'accesso a organi mobili se non in condizioni di sicurezza; avere motori manovrabili nella messa in moto e nell'arresto con facilità e sicurezza (comandi chiaramente visibili, identificabili ed ergonomici) e dotati di dispositivi contro l'avvio accidentale; essere provvisti di involucri o schermi protettivi, atti a trattenere elementi proiettati durante il funzionamento o ad impedire la diffusione di polvere; essere sottoposti a regolare e periodica manutenzione; essere sottoposti a controlli di sicurezza preliminari prima di ogni turno lavorativo (cavi, freni, luci, ecc.); essere dotati di sistemi visivi e acustici appropriati per la segnalazione dei movimenti, anche in situazioni di scarsa visibilità del conducente (un utile ausilio in questo senso può essere dato anche dall'utilizzo di sistemi di comunicazione locali via radio); essere acquistati privilegiando la minore emissione di rumore, vibrazioni e scuotimenti; essere dotati di cabine ergonomiche, climatizzate o condizionate e con sedili dotati di sistemi di ammortizzamento.

Occorre prestare cautela in caso di apertura di fusti di emulsione bituminosa assicurando un'idonea ventilazione. Tenere i fusti di emulsione bituminosa in zone fresche e ventilate, lontano da sorgenti di calore, fiamme libere ed ogni altra sorgente di accensione.

Durante la stesa di asfalto bisogna cercare di lavorare sopravvento.

Nelle lavorazioni entro ambienti chiusi (gallerie, ecc.) è necessario utilizzare opportuni sistemi di estrazione (aspirazione) oppure di diluizione dell'aria (ventilazione forzata).

Bisogna tenere a disposizione nelle immediate vicinanze delle zone di lavoro estintori portatili in numero sufficiente. Per la spruzzatura dell'emulsione bituminosa occorrerà utilizzare erogatori a spruzzo automatici montati su mezzo d'opera. Nell'allestimento del cantiere l'Appaltatore dovrà studiare una via di accesso, un percorso ed una via di uscita percorribili senza dover eseguire manovre pericolose con mezzi (compresa la retromarcia) e predisporre piste di transito adatte ai tipi e alla quantità di veicoli che le utilizzano, di ampiezza sufficiente, con il fondo mantenuto in buone condizioni e la velocità forzosamente limitata dalla presenza di impedimenti fisici (dossi artificiali). Sarà inoltre necessario:



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	151

- Chiudere al traffico della normale viabilità l'area di lavoro; se non fosse possibile prevedere opportuni mezzi di separazione e protezione dal traffico veicolare (segnaletica, barriere in calcestruzzo o plastica riempita di acqua tipo New Jersey, ecc.).
- Utilizzare, per le operazioni di carico e scarico, personale qualificato diverso dai conducenti dei mezzi; se non fosse possibile, prevedere congrui periodi di riposo per i conducenti.
- Assicurare un'illuminazione adeguata all'area di lavoro.
- Trasportare i fusti di emulsione bituminosa mediante specifici carrelli a due (carico massimo 50-100 Kg) o a quattro ruote (carico massimo 250 Kg) e attrezzi girafusti.
- Utilizzare attrezzi per la stesa manuale in buono stato di conservazione (lame non piegate, ecc.), maneggevoli e adatti al lavoro da eseguire (pale e badili con lame in lega di alluminio e manici in legno leggero).
- Tenere ordinate le aree di lavoro e di stoccaggio transitorio dei materiali.
- Procedere ad un'accurata pianificazione giornaliera e settimanale della attività, che tenga in considerazione l'impegno fisico richiesto e le cadenze operative vincolanti, provvedendo ad una adeguata distribuzione dei compiti lavorativi.
- Mettere a disposizione dei lavoratori idonei ambienti di ristoro riparati, freschi o riscaldati, in base alle diverse situazioni climatiche.
- Non mangiare cibi e bevande e non fumare durante la stesa di conglomerato bituminoso.
- Organizzare l'orario di lavoro, ove possibile, in maniera tale da ridurre l'esposizione ai raggi ultravioletti durante le ore della giornata in cui sono più intensi (12.00 – 14.00).
- Mettere a disposizione dei lavoratori servizi igienici in numero sufficiente, dotati di lavabi con acqua calda e fredda, mezzi detergenti e per asciugarsi.
- Equipaggiare i lavoratori con idonei Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) quali: indumenti protettivi (tute da lavoro complete, oppure pantaloni lunghi con maglietta o camicia a maniche lunghe), che devono assicurare una idonea protezione dagli agenti atmosferici (abbinare un giubbotto); calzature antinfortunistiche con suola antiscivolo e anticalore; guanti resistenti al calore; indumenti ad alta visibilità quando la stesa avviene in prossimità di traffico veicolare; tuta monouso in tyvek durante la spruzzatura manuale di emulsione bituminosa; cappello a tesa larga durante la stesa in presenza di sole; casco durante l'attività di sollevamento carichi con mezzi; occhiali con protezione laterale durante la spruzzatura manuale di emulsione bituminosa; occhiali anti-UV durante la stesa in presenza di sole; facciale filtrante antipolvere di classe 1 (FFP1) durante la fresatura e spazzatura di asfalto; facciale filtrante antipolvere di classe 2 con filtro in carbone attivo (FFP2SL) durante la spruzzatura manuale di emulsione bituminosa e la stesa di asfalto in particolari condizioni (gallerie, sottopassi, ecc.); protezione auricolare nei lavoratori secondo livello di esposizione giornaliera; prodotti antisolari con filtri UVA-UVB (fattore di protezione solare almeno 20 ed adeguato al fototipo) durante la stesa in presenza di sole.

3.14 BARRIERE ANTIRUMORE, BARRIERE VEGETALI E BARRIERE ANTIVENTO

3.14.1 Premessa

Si distingue tra le seguenti tipologie di barriere:

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	152

- *barriere standard tipo “HS”*, costituite da due parti distinte: una base prefabbricata in calcestruzzo armato fino a 2,00 m sul p.f. e una pannellatura acustica fino ad una altezza massima di circa 7,50 m sul p.f. sostenuta da montanti in acciaio posti ad un interasse tipico di 3,00 m.
- *barriere vegetali*, anche dette “*biomuri*”, che possono essere: in terrapieno naturale, in terrapieno compresso e in terra rinforzata, o in calcestruzzo armato vibrato.
- *barriere antivento*, costituite da una struttura di sostegno (montante) e pannelli in distribuzione spaziale. Tali barriere possono essere utilizzate su linee ferroviarie con velocità V minori o uguali a 300 km/h., con velocità del vento prevista < di 45m/s (162 km/h), e con caratteristiche geotecniche del terreno non inferiori di quelle adottate in progetto.

Sia per le barriere antirumore che per quelle antivento, le lavorazioni possono prevedere scavi di fondazione eseguiti con macchine operatrici, la realizzazione di micropali di fondazione, e di un cordolo di fondazione. Per le barriere vegetali, si rimanda al §3.15.

3.14.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

- parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l’esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11);
- per i rischi derivanti dall’esecuzione di scavi e opere di fondazione/elevazione, si faccia riferimento ai paragrafi 3.5, 0 e 0;
- per i rischi derivanti dalla presenza di linee in tensione, si faccia riferimento al §9;
- particolare attenzione dovrà essere prestata a tutte quelle lavorazioni che prevedono la movimentazione di materiali con mezzi di sollevamento, adottando opportuni accorgimenti anti-brandeggio per mantenere la distanza di sicurezza dalle linee aeree eventualmente presenti. e verificare infatti la corretta imbracatura degli elementi e assicurarsi che il manovratore della gru abbia **esperienza** specifica nell’utilizzo della macchina. Egli dovrà aspettare il consenso del personale impiegato nell’imbraco prima di sollevare i carichi e monitorare il carico durante tutto il sollevamento;
- nei POS devono essere riportate specifiche procedure per il sollevamento e posa degli elementi prefabbricati, ogni produttore dei pannelli fonoassorbenti prevede sistemi di aggancio diversi, gli addetti alla posa devono essere portati a conoscenza delle corrette procedure di posa e degli accessori da impiegare;
- per il varo delle colonne realizzate con profilati HEA e simili prevedere sistemi di imbrago conformi alle norme tecniche e di sicurezza che prevedono con sgancio da terra, l’uso di scale a pioli per tali operazioni non deve essere consentito, a meno che le stesse non siano dotate di sistemi di particolari sicurezza di aggancio alla colonna e anticaduta per l’operatore;
- per tutte le operazioni di: completamento, verifica, ripristino, manutenzione, ecc., che riguardano il lato esterno delle barriere, ciò quello verso il lato della scarpata dei rilevati, prevedere l’impiego di sistemi di trattenuta che impediscano lo scivolamento accidentale degli addetti lungo la pendice;
- programmare e coordinare gli interventi lungo linea, gli addetti ai lavori devono operare sempre in squadra, per nessun motivo un lavoratore può operare in modo isolato, almeno due addetti della



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	153

squadra devono essere in possesso di sistemi di comunicazioni con i quali poter attivare i soccorsi in caso di emergenza e mantenersi in contatto con i responsabili di cantiere dell’Affidataria;

- non eseguire alcuna lavorazione in prossimità delle linee elettriche a meno di non aver ricevuto specifica autorizzazione dal Capo Cantiere o dal Preposto, considerare cautelativamente le linee elettriche sempre sotto tensione salvo essere in possesso di indicazione scritta da parte dell’ente titolare che certifichi la toltà tensione;
- gli elementi prefabbricati devono essere trasportati con mezzi adeguati, il carico deve essere reso stabile e ben assicurato ai pianali dei mezzi. I sistemi di fermo devono essere rimossi solo se il mezzo di trasporto è in piano, se il carico è stabile e se rimuovendo l’elemento superiore o posto affianco a quello da sollevare il restante carico resta stabile;
- stoccare a terra gli elementi prefabbricati in modo stabile, non danneggiare altre parti d’opera e impianti presenti;
- seguire attentamente le istruzioni di posa indicate in progetto, rispettare i tempi di maturazione dei calcestruzzi, delle malte e delle resine di inghisaggio, serrare correttamente i dadi di fissaggio delle colonne;
- non interporre il corpo o arti tra gli elementi prefabbricati movimentati;
- impiegare sempre utensili adeguati per eseguire i lavori;
- impiegare DPI alta visibilità e segnalare le aree di lavoro in modo ben visibile sia di giorno che di notte;
- illuminare correttamente le aree di lavoro in condizioni di scarsa visibilità, non che i percorsi per accedervi;
- dotare tutto il personale operante di notte di almeno un dispositivo di illuminamento portatile fisso sul casco, più uno di emergenza portatile;
- a bordo dei mezzi devono essere presenti un numero di lampade portatili a batteria per la gestione delle emergenze in orario notturno o comunque in condizioni di scarsa visibilità;
- i mezzi meccanici devono essere posti fuori servizio quando a causa del vento o di altri fenomeni atmosferici, gli operatori ritengono di non poter controllare con sufficiente margine di sicurezza le attività in corso. È comunque vietato l’utilizzo di mezzi meccanici e attrezzature in caso di velocità del vento superiore ai limiti imposti dal fabbricante nel proprio manuale d’uso e manutenzione;
- durante il completamento del montaggio delle strutture devono essere previste le precauzioni atte a proteggere i lavoratori dai pericoli derivanti dalla **fragilità o dall’instabilità temporanea** della struttura;
- andrà predisposto il sistema di **messa a terra** delle barriere.

3.15 OPERE A VERDE

3.15.1 Premessa

Possibili opere a verde sono:

- a sistemazione del terreno e con successiva concimazione e semina;
- la messa a dimora di alberi e cespugli



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	154

- il modellamento del terreno
- il trattamento del terreno con diserbanti

Da Capitolato delle Opere Civili le Opere a Verde includono:

- interventi di **compensazione ambientale**, quali recuperi di aree degradate e ripristini ambientali;
- interventi di **mitigazione ambientale**, tra i quali in particolare gli interventi di ingegneria naturalistica di cui alle “Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica - Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero dell’Economia e delle Finanze”, e di seguito elencati:
 - interventi di semina e rivestimenti;
 - interventi stabilizzanti;
 - interventi combinati di consolidamento.

3.15.2 Rischi legati alle lavorazioni e misure di sicurezza

Alcune delle indicazioni che seguono valgono anche per le attività di bonifica e pulizia propedeutiche alla preparazione delle aree di cantiere, in quanto mezzi, attrezzature e rischi sono i medesimi.

- è possibile che per realizzare le opere oggetto dell’appalto sia necessario provvedere preliminarmente alla **bonifica della vegetazione**. L’area interessata, se accessibile a persone estranee ai lavori, dovrà essere opportunamente delimitata. Appositi cartelli dovranno richiamare il divieto di accesso nell’area delimitata. I lavori di bonifica della vegetazione dovranno essere effettuati procedendo dall’alto verso il basso ed utilizzando attrezzi idonei (motoseghe, seghe a mano, asce, ecc.). Prima di consentire il transito dei mezzi impiegati nelle zone di bonifica dovrà essere sempre accertata la stabilità del terreno;
- possibile presenza di animali selvatici, insetti e parassiti pericolosi, il personale deve indossare idonei sistemi di protezione, quali: stivali, tute di lavoro ad alta visibilità, guanti, casco, maschere/visiere di protezione;
- per l’uso di motoseghe e decespugliatori, prevedere l’uso di stivali di protezione antitaglio;
- non accendere fuochi e rendere sempre disponibile nelle vicinanze di attrezzature alimentate a benzina un numero adeguato di estintori;
- trasportare e conservare il carburante delle attrezzature all’interno di contenitori conformi alle norme tecniche e di sicurezza;
- non abbandonare sul terreno rifiuti pericolosi e lasciare sotto il sole i contenitori dei carburanti;
- l’**abbattimento di fusti** dovrà essere eseguito adottando una apposita procedura che preveda il controllo da parte di un preposto, l’utilizzo di funi di trattenuta e la delimitazione della zona di caduta, l’attività di abbattimento è di per sé un’attività pericolosa ad eseguirla deve essere personale esperto;
- in ogni caso occorrerà allontanare tutto il personale non direttamente interessato dalle lavorazioni in corso ed utilizzare gli opportuni DPI. In zone fortemente declivi occorre utilizzare idonei parapetti e indossare cinture anticaduta;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	155

- i **rocciatori**, e in generale gli addetti alle opere a verde che svolgono **lavori in quota con utilizzo di funi**, dovranno essere opportunamente formati e addestrati (art. 116, c.2, del D. Lgs. 81/2008), tramite la frequenza di corsi specifici, con lo scopo di fornire adeguate conoscenze riguardo i rischi connessi ai lavori in quota, le varie tipologie di DPI (caschi, imbracature, connettori, ecc.), i sistemi di posizionamento e di accesso mediante funi e le rispettive tecniche operative di utilizzo al fine di accrescere il livello di sicurezza dei lavoratori;
- in caso di interventi da eseguirsi in piazzale e in linea, è necessario raggiungere le aree di lavoro esclusivamente utilizzando gli itinerari di sicurezza, la cui mappatura è reperibile presso l'Ufficio Movimento o DCO; l'accesso sulla sede, da zone esterne al Piazzale di Stazione, dovrà comunque essere preventivamente comunicato ed autorizzata dal DCCM/DM/DC/DCO;
- i mezzi operativi e/o le parti mobili di essi devono essere disposti e mantenuti a distanza di sicurezza dalla linea di contatto e dai relativi alimentatori (v. §9);
- rimuovere eventuali materiali ritenuti infetti (carcasse di animali, ferraglia arrugginita, ecc.) avvalendosi solo di aste a manico lungo, evitando il contatto diretto con le mani.
- allontanare il materiale reciso immediatamente dopo il completamento dell'operazione e conferirlo direttamente a discarica autorizzata o ad impianto di recupero senza effettuare depositi rischiosi, considerando il potenziale valore del carico di incendio che rappresentano;
- in tutti i casi di interferenza con l'esercizio ferroviario, si faccia riferimento al §10 del documento.

3.16 OPERE VARIE

3.16.1 Premessa

Rientrano nel presente paragrafo l'insieme delle tipologie di lavoro non incluse e/o non contemplate negli altri paragrafi, per le quali il Capitolato Generale delle Opere Civili non prevede sezioni apposite. Tra queste troviamo la realizzazione/installazione di:

- reti di distribuzione;
- reti interrate;
- manufatti per tombini e sottopassi;
- tubazioni per drenaggi;
- recinzioni;
- barriere antivento (v. §3.14).

3.16.2 Rischi legati alle lavorazioni e relative misure di sicurezza

- alla guida dei mezzi dovrà essere preposto **personale professionalmente capace**, con adeguata esperienza lavorativa, ed in possesso della prescritta **patente di guida**. Tale personale dovrà essere informato su eventuali procedure da seguire in particolari condizioni di uso delle piste (es. precedenze, transito di mezzi di più imprese, ecc.);
- l'**accesso** all'area di lavoro da parte di mezzi e personale dovrà essere predisposto attraverso percorsi sicuri. Dovrà essere comunque impedito l'accesso di estranei alla zona di lavoro attraverso



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	156

apposita delimitazione dell'area. Al termine del turno di lavoro l'accesso alla zona dei lavori dovrà essere sbarrato;

- **all'interno** del cantiere la **circolazione** degli autocarri e delle macchine operatrici dovrà essere regolamentata (con la relativa segnaletica verticale) secondo le norme del codice della strada. Nelle zone in cui si trovino ad operare i lavoratori i mezzi dovranno circolare a passo d'uomo. Ove necessario ai fini della sicurezza, dovranno approntarsi percorsi separati per mezzi meccanici e addetti ai lavori;
- tutte le macchine operatrici e gli autocarri dovranno essere provvisti di **cabina**, segnalatore luminoso (girofarò), segnalatore acustico che ne indichi il movimento in retromarcia;
- il **trasporto del materiale** dovrà essere effettuato con idonei mezzi provvisti di sponde laterali di contenimento. Il materiale da trasportare dovrà essere sistemato sul cassone in maniera tale da non poter cadere sulla strada durante il trasferimento al luogo di scarico. Il cassone non potrà essere riempito con una quantità di materiale superiore alla portata del mezzo;
- prima di consentire il transito dei mezzi lungo i bordi della strada in costruzione, sarà necessario verificare sempre la **stabilità e la portanza del terreno** che dovrà essere percorso dai mezzi stessi;
- gli interventi sulle reti di servizi devono essere preventivamente programmati e coordinati con gli enti titolari dei servizi;
- gli interventi sulle reti di servizio può avere luogo solo a fronte di nullaosta scritto da parte dell'ente titolare del servizio;
- ad intervenire sulle reti di servizio può essere solo personale esperto e qualificato, formato, informato circa i rischi dell'attività da svolgere;
- apporre segnaletica di sicurezza indicante i rischi e di messa fuori servizio dell'impianto e relativo divieto di riattivazione sino a fine intervento;
- gli interventi sulle reti espongono i lavoratori a diversi rischi, come: elettrocuzione, caduta dall'alto, presenza di gas tossici ed infiammabili, asfissia, biologico. È pertanto necessario che il personale che interviene sugli impianti sia a perfetta conoscenza dei rischi presenti, sia in possesso di idonei DPI e che conosca le corrette procedure generali d'intervento. In assenza di sufficienti indicazioni gli addetti ai lavori devono astenersi dall'intervenire;
- l'accesso all'interno di spazi chiusi e confinati richiede specifiche procedure e specifica formazione degli addetti ai lavori, un utile guida per la redazione dei POS è il MANUALE ILLUSTRATO PER LAVORI IN AMBIENTI SOSPETTI DI INQUINAMENTO O CONFINATI AI SENSI DELL'ART. 3 COMMA 3 DEL DPR 177/2011, redatto dall'INAIL scaricabile dal sito dell'istituto, di cui si riporta il link: <https://www.inail.it/cs/internet/attivita/prevenzione-e-sicurezza/promozione-e-cultura-della-prevenzione/buone-prassi/manuale-illustrato.html>;
- la movimentazione dei manufatti prefabbricati impiegati (camerette, pozzetti, cabine, vasche, ecc.) deve avvenire secondo le istruzioni fornite dai produttori e con l'impiego degli specifici accessori da essi indicati;
- per la posa dei manufatti prefabbricati di maggiori dimensioni allegare al POS specifico piano di varo;
- sagomare gli scavi secondo l'angolo di natura declivio, altrimenti armarli opportunamente per garantirne la stabilità;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	157

- non accedere all'interno di scavi allagati;
- segnalare gli scavi aperti con recinzione e cartellonistica di sicurezza, qualora gli scavi aperti fossero in prossimità di viabilità o comunque lungo le vie di transito di cantiere, in caso di transito di mezzi in orario notturno, questi andranno segnalati con lampade a batterie a luce arancio;
- in presenza di rifiuti organici provvedere alla bonifica con mezzi meccanici, allontanare il materiale organico e conferirlo a discarica autorizzata secondo le procedure di legge, sanificare le aree di lavoro prima di procedere con gli interventi;
- non avvicinarsi con i mezzi o stoccare materiali pesanti in prossimità dei cigli scavo, la distanza di sicurezza da mantenere è funzione dei carichi, del terreno e delle condizioni ambientali, la presenza d'acqua riduce la stabilità delle pendici di scavo;
- l'accesso all'interno degli scavi deve avvenire con mezzi e strutture adeguate, predisporre rampe di accesso con adeguata pendenza, o scale.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	158

4 RINNOVAMENTO E COSTRUZIONE DEI BINARI

La struttura e le opere riepilogate nel presente capitolo fanno riferimento al Capitolato e al Manuale di Progettazione RFI attualmente vigenti.

Le indicazioni di sicurezza qui richiamate e ricordate afferiscono agli oneri dell'Appaltatore; diversamente, l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi specifici propri dell'attività delle imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi, approfonditi in relazione alle caratteristiche dello specifico cantiere e delle possibili attività interferenti, saranno invece oggetto di un esame dettagliato da parte del CSP all'interno della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

4.1 PREMESSA

Per lavori di rinnovamento e costruzione dei binari vengono generalmente eseguite (tutte o in parte) le seguenti lavorazioni:

- posa primo strato di pietrisco;
- scarico rotaie;
- posa traverse e rotaie;
- esecuzione saldature elettriche a scintillio;
- serraggio organi d'attacco;
- 1° rilievo con carrellino su base assoluta;
- scarico pietrisco;
- alzamenti e livellamenti;
- stabilizzatrice dinamica;
- 2° rilievo con carrellino su base assoluta;
- scarico pietrisco;
- alzamenti e livellamenti;
- costruzione deviatori;
- stabilizzatrice dinamica;
- 3° rilievo con carrellino su base assoluta;
- livellamento finale;
- abbassamento del pietrisco (per linee con velocità >250 km/h);
- passaggi treni materiali per tonnellaggio;
- regolazione tensioni interne Lunga Rotaia Saldata;
- molatura delle rotaie e degli scambi.

Ai rischi propri derivanti dalle attività comprese nel precedente elenco, vanno ad aggiungersi quelli ulteriori legati al contesto in cui tali lavorazioni vengono svolte.

Tali lavorazioni potranno essere eseguite sia su tratti ferroviari di nuova realizzazione, non ancora eserciti, sia su tratti ferroviari in cui è già presente l'esercizio ferroviario.

Particolare attenzione dovrà essere posta alle eventuali operazioni di demolizione dei binari esistenti: ad esempio, potrebbe manifestarsi il rischio chimico derivante da contatto o inalazione di vapori di creosoto



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	159

sprigionati da vecchie traverse in legno o da contatto con sostanze chimiche, olio di grafite, oli lubrificanti e grassi minerali depositatisi sul pietrisco.

4.2 RISCHI LEGATI ALLE LAVORAZIONI E MISURE DI SICUREZZA

4.2.1.1 Posa pietrisco

La posa del pietrisco per i binari di nuova realizzazione verrà effettuata essenzialmente mediante l'utilizzo di mezzi su gomma.

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli legati alla movimentazione dei carichi e all'inalazione di polveri, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.

4.2.1.2 Scarico rotaie

Lo scarico delle rotaie potrà essere effettuato sia mediante l'utilizzo di mezzi su gomma che mediante MOF (su eventuali binari provvisori).

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli legati alla movimentazione dei carichi, di investimento e di ribaltamento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.

4.2.1.3 Posa traverse e rotaie

La posa delle traverse e delle rotaie potrà essere eseguita sia mediante l'utilizzo di mezzi su gomma che mediante MOF.

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

Nel caso di linee ferroviaria già esercite, la fase di posa delle traverse e delle rotaie dovrà essere eseguita in regime di toltensione del binario di lavoro. Per il rispetto della distanza di sicurezza dalla linea TE



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	160

dell'eventuale binario adiacente ai lavori, durante l'operatività dei mezzi d'opera ingombranti, considerando anche l'eventuale oscillazione dei carichi, dovranno osservarsi i valori prescritti dall'All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. o, per gli aventi diritto, quelli prescritti dalla L.191/74 e s.m.i..

I bracci meccanici dei mezzi di sollevamento dovranno essere dotati di dispositivo di blocco del brandeggio per garantire, durante la movimentazione dei materiali, il rispetto della suddetta distanza di sicurezza dalla TE e dalla sagoma di libero transito dell'eventuale binario in affiancamento in esercizio, considerando anche l'ingombro dei materiali movimentati e le eventuali oscillazioni del carico.

Tali procedure di protezione saranno comunque oggetto di una specifica valutazione dei rischi eseguita dal Datore di Lavoro dell'Impresa esecutrice nel proprio POS, connessa alla tipologia dell'attività da eseguire, al luogo dove l'attività stessa si svolge, alle caratteristiche degli impianti e delle macchine/attrezzature utilizzate, ecc..

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli legati alla movimentazione dei carichi, di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento e ribaltamento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.

Inoltre, le traverse si caratterizzano per il possibile rischio dovuto alle sostanze pericolose di cui possono essere impregnate. È obbligatorio quindi l'utilizzo dei DPI appropriati (ad es. guanti) ed è buona norma il lavaggio accurato delle mani dopo la manipolazione di traverse iniettate o catramate.

4.2.1.4 Esecuzione saldature elettriche a scintillio

Le barre di rotaia vengono saldate tra loro mediante saldature di tipo:

- elettrico a scintillio (binari di corsa);
- alluminotermiche (scambi e giunti di regolazione L.R.S.).

Le operazioni di saldatura e affini e quelle ad esse eventualmente collegate presentano la possibilità di generare un ampio spettro di pericoli per quanti effettuino le operazioni stesse o si trovino nelle immediate vicinanze.

In generale, alle operazioni di saldatura sono associabili:

- elevatissime temperature localizzate;
- sviluppo di vapori;
- sviluppo di fumi;
- emissione di radiazioni elettromagnetiche (raggi UV bassa lunghezza d'onda/alta frequenza ed infrarossi);
- presenza di agenti fisici (rumore, campi elettromagnetici);
- proiezione di particelle solide fuse ad altissima temperatura;
- impiego di correnti elettriche di elevata intensità.

Le operazioni di saldatura provocano la dispersione di vapori e fumi nocivi. Pertanto, onde evitare il rischio di inalazione di tali fumi, gli addetti devono indossare maschera di protezione delle vie respiratorie con filtri per fumi di saldatura, in particolare nei casi in cui le lavorazioni siano effettuate in ambienti scarsamente ventilati o con limitato ricambio d'aria (ad esempio all'interno delle gallerie).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	161

Sarà obbligatorio utilizzare gli appositi DPI per la protezione degli occhi durante l'esecuzione di saldature o tagli di materiali che possono provocare schegge, schizzi, scintille.

4.2.1.5 Serraggio organi d'attacco

Le operazioni di serraggio potranno essere eseguite mediante l'utilizzo di MOF.

Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio, di investimento da treni in transito.

4.2.1.6 Rilievi

Le operazioni di rilievo dovranno essere eseguite con occupazione del binario e quindi in regime di interruzione dell'esercizio ferroviario.

Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di investimento da parte dei macchinari utilizzati e di investimento da treni in transito.

4.2.1.7 Costruzione deviatoi

La realizzazione dei deviatoi potrà essere eseguita sia mediante l'utilizzo di mezzi su gomma che mediante MOF.

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

Particolare attenzione deve essere posta per i deviatoi manovrati elettricamente a distanza. Gli addetti impegnati in prossimità di eventuali deviatoi centralizzati devono porre la massima attenzione a non trovarsi con i piedi o con le mani tra ago discosto e relativo contrago. Nel caso in cui ciò non fosse possibile, il Direttore di Cantiere dovrà prendere precisi accordi con il DCCM/DM/DC/DCO affinché i deviatoi interessati non vengano accidentalmente manovrati durante le attività. Comunque si ribadisce l'obbligo di utilizzare le calzature a sfilamento rapido.

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli legati alla movimentazione dei carichi, di investimento e ribaltamento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	162

4.2.1.8 Regolazione tensioni interne Lunga Rotaia Saldata e molatura delle rotaie e degli scambi

Le operazioni di regolazione tensioni interne alla LRS e di molatura delle rotaie e degli scambi potranno essere eseguite mediante l'utilizzo di MOF.

Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio, di investimento da treni in transito.

4.2.2 Lavori da svolgersi su linee ferroviarie in esercizio

Le lavorazioni da eseguirsi per i lavori di rinnovamento e costruzione dei binari richiedono l'utilizzo di specifici MOF (pianali, caricatori, treno rotaie, ecc.) e pertanto comportano l'occupazione del binario di lavoro. Per le procedure di protezione da adottare per i binari di lavoro e per quelli eventualmente adiacenti si dovrà fare riferimento alle normative vigenti e, in particolare, alla IPC e alla ICMO (v. §10).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	163

5 TRAZIONE ELETTRICA

La struttura e le opere riepilogate nel presente capitolo fanno riferimento al Capitolato e al Manuale di Progettazione RFI attualmente vigenti.

Le indicazioni di sicurezza qui ricordate afferiscono agli oneri dell'Appaltatore; diversamente, l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi specifici propri dell'attività delle imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi, approfonditi in relazione alle caratteristiche dello specifico cantiere e delle possibili attività interferenti, saranno invece oggetto di un esame dettagliato da parte del CSP all'interno della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

5.1 PREMESSA

Per lavori di realizzazione degli impianti di Trazione Elettrica vengono generalmente eseguite le seguenti lavorazioni:

- preparazione dello scavo e risoluzione delle possibili interferenze;
- scavo e realizzazione dei blocchi di fondazione TE;
- posa pali, portali e tralicci;
- realizzazione e attrezzaggio linea di contatto;
- rimozione pali esistenti;
- interventi di realizzazione/adequamento del circuito di terra e protezione.

Ai rischi propri derivanti dalle attività comprese nel precedente elenco, vanno ad aggiungersi quelli ulteriori legati al contesto in cui tali lavorazioni vengono svolte (piena linea allo scoperto, piena linea in galleria, stazione, ecc.).

Tali lavorazioni potranno essere eseguite sia su tratti ferroviari di nuova realizzazione, non ancora eserciti, sia su tratti ferroviari in cui è già presente l'esercizio ferroviario.

5.2 RISCHI LEGATI ALLE LAVORAZIONI E MISURE DI SICUREZZA

5.2.1 Piena linea allo scoperto

5.2.1.1 Preparazione dello scavo e risoluzione delle possibili interferenze

Lo scavo dei blocchi di fondazione TE su di una linea già esercita può richiedere l'esecuzione di interventi accessori per eliminare eventuali interferenze tra le opere esistenti ed i costruenti plinti. Questi lavori accessori possono essere costituiti da spostamento laterale di cavidotti e cunicoli a raso, piccoli sbancamenti e demolizioni di manufatti o muretti in cls di contenimento. Le vie cavi degli impianti esistenti di sicurezza ferroviaria (IS, TLC, SCMT, ecc.) rappresentano alcune tra le interferenze di sottoservizi rilevabili nelle aree di sedime dei blocchi di fondazione.

In generale, l'Appaltatore dovrà verificare con la DL l'effettiva consistenza e la validità dei piani cavi, controllando anche l'eventuale presenza di ulteriori interferenze non censite e quindi non segnalate, in



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	164

particolare per i lavori che richiedono scavi anche all'esterno del perimetro delle aree strettamente interessate dalle lavorazioni.

Prima di procedere all'eventuale apertura dei cavidotti esistenti i cui tracciati si sviluppano parallelamente alla sede ferroviaria e talvolta interferiscono con le aree di impronta dei blocchi di fondazione dei pali TE, il Capo Cantiere, congiuntamente al responsabile IE di zona, dovrà effettuare il rilievo di tutti i cavi presenti all'interno dei cunicoli, associare ad ogni cavo il sottoservizio di appartenenza e verificare l'effettiva tensione di esercizio. In caso di necessità richiedere preventivamente la disalimentazione della rete.

Il Capo Cantiere dovrà assistere gli addetti agli scavi affinché procedano sempre con la massima cautela nelle operazioni, sospendendo i lavori laddove venisse intercettato un sottoservizio. In questo caso dovranno essere informati i reparti competenti per richiedere specifica assistenza.

Per ulteriori dettagli, si faccia riferimento al §2.3.

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.

5.2.1.2 Scavo e realizzazione dei blocchi di fondazione TE

Per le attività di scavo e di realizzazione dei blocchi di fondazione, si faccia riferimento al §3 del presente documento.

Particolare attenzione dovrà essere data all'esecuzione dello scavo relativo al blocco di fondazione TE per l'eventuale indebolimento della sede ferroviaria. Laddove necessario, dovranno essere realizzate idonee opere provvisorie (ad es. palancole). Solo ad ultimazione di quest'ultime, si potrà procedere alla realizzazione dei blocchi stessi.

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.

Inoltre, le operazioni di scavo per la realizzazione dei plinti, in particolar modo per infrastrutture esistenti, espongono gli addetti al rischio biologico derivante da materiali infetti abbandonati sulla sede ferroviaria.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	165

5.2.1.3 Posa pali, portali e tralicci

Per la posa pali, portali e tralicci si opererà indicativamente come di seguito descritto. Condizioni particolari saranno eventualmente esaminate all'interno della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

I pali da posare saranno sistemati ai bordi del foro, longitudinalmente alla sede ferroviaria. Si procederà quindi al sollevamento da un estremo del palo fino al posizionamento nel foro predisposto e, una volta disposto in modo verticale, il palo sarà fissato al plinto di fondazione. L'operazione potrà essere eseguita con l'ausilio di gru montata sul mezzo d'opera ferroviario o su mezzo d'opera su gomma, paranchi e funi per guidare il carico durante la movimentazione. La traiettoria del carico movimentato non dovrà interferire con ostacoli fissi presenti nelle zone limitrofe quali per esempio manufatti di delimitazione della sede, segnaletica ferroviaria, ecc.. Tutta l'attività di posa del palo in genere potrà essere svolta con l'ausilio di una motrice, una piattina e una gru su MOF.

L'attività di posa dei pali dovrà essere svolta dopo le (eventuali) operazioni di armamento in modo da evitare la presenza contemporanea di mezzi d'opera ferroviari in dotazione a diverse squadre specialistiche in spazi ristretti.

Nel caso di linee ferroviaria già esercite, la fase di scarico e di posa dei pali TE dovrà essere eseguita in regime di toltensione del binario di lavoro. Per il rispetto della distanza di sicurezza dalla linea TE dell'eventuale binario adiacente ai lavori, durante l'operatività dei mezzi d'opera ingombranti quali autogru per il sollevamento dei pali, considerando anche l'eventuale oscillazione dei carichi, dovranno osservarsi i valori prescritti dall'All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. o, per gli aventi diritto, quelli prescritti dalla L.191/74 e s.m.i..

La movimentazione del palo dovrà essere assistita da addetti a terra mediante funi guida al fine di evitare traiettorie diverse da quelle stabilite. I bracci meccanici dei mezzi di sollevamento dovranno essere dotati di dispositivo di blocco del brandeggio per garantire, durante la movimentazione dei materiali, il rispetto della suddetta distanza di sicurezza dalla TE e dalla sagoma di libero transito dell'eventuale binario in affiancamento in esercizio, considerando anche l'ingombro dei materiali movimentati e le eventuali oscillazioni del carico;

Tali procedure di protezione saranno comunque oggetto di una specifica valutazione dei rischi eseguita dal Datore di Lavoro dell'Impresa esecutrice nel proprio POS, connessa alla tipologia dell'attività da eseguire, al luogo dove l'attività stessa si svolge, alle caratteristiche degli impianti e delle macchine/attrezzature utilizzate, ecc..

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.

5.2.1.4 Realizzazione e attrezzaggio linea di contatto

Tutte le lavorazioni necessarie alla realizzazione e attrezzaggio della LdC dovranno essere eseguite in regime di toltensione del binario di lavoro.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	166

Le operazioni di posa o tesatura dei conduttori di contatto saranno realizzati mediante treno di tesatura frenata.

Ciò comporta che le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione e di investimento da parte dei macchinari utilizzati.

5.2.1.5 Rimozione pali esistenti

Le attività di rimozione dei pali TE esistenti (e l'eventuale demolizione dei relativi plinti) potrà essere eseguita con l'ausilio di mezzi d'opera ferroviari o mezzi su gomma.

Nel caso di linee ferroviaria già esercite, la fase di rimozione dei pali TE dovrà essere eseguita in regime di tolta tensione del binario di lavoro. Per il rispetto della distanza di sicurezza dalla linea TE dell'eventuale binario adiacente ai lavori, durante l'operatività dei mezzi d'opera ingombranti quali autogru per il sollevamento dei pali, considerando anche l'eventuale oscillazione dei carichi, dovranno osservarsi i valori prescritti dall'All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. o, per gli aventi diritto, quelli prescritti dalla L.191/74 e s.m.i..

La movimentazione del palo dovrà essere assistita da addetti a terra mediante funi guida al fine di evitare traiettorie diverse da quelle stabilite. I bracci meccanici dei mezzi di sollevamento dovranno essere dotati di dispositivo di blocco del brandeggio per garantire, durante la movimentazione dei materiali, il rispetto della suddetta distanza di sicurezza dalla TE e dalla sagoma di libero transito dell'eventuale binario in affiancamento in esercizio, considerando anche l'ingombro dei materiali movimentati e le eventuali oscillazioni del carico;

Tali procedure di protezione saranno comunque oggetto di una specifica valutazione dei rischi eseguita dal Datore di Lavoro dell'Impresa esecutrice nel proprio POS, connessa alla tipologia dell'attività da eseguire, al luogo dove l'attività stessa si svolge, alle caratteristiche degli impianti e delle macchine/attrezzature utilizzate, ecc..

Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma.

5.2.1.6 Interventi di realizzazione/adequamento del circuito di terra e protezione

In corrispondenza di tutti i tratti di linea nei quali sarà realizzata la nuova TE anche il circuito di messa a terra di protezione dovrà essere realizzato. Per i tratti nei quali occorrerà effettuare modifiche/integrazioni all'impianto TE, il circuito di messa a terra di protezione dovrà essere adeguato in modo da ripristinare la continuità e la funzionalità di quello esistente.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	167

Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10).

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione e di investimento da parte dei macchinari utilizzati.

5.2.1.6.1 Lavori da svolgersi su linee ferroviarie in esercizio

Le lavorazioni da eseguirsi per gli impianti TE richiedono spesso l'utilizzo di mezzi operativi ferroviari in appoggio (carrelli, ecc.) e pertanto comportano l'occupazione del binario di lavoro. Per le procedure di protezione da adottare per i binari di lavoro e per quelli eventualmente adiacenti si dovrà fare riferimento alle normative vigenti e, in particolare, alla IPC e alla ICMO (v. §10).

5.2.2 Piena linea in galleria

La sequenza lavorativa per la realizzazione degli impianti di Trazione Elettrica in galleria, a meno delle attività di scavo, è essenzialmente analoga a quella già descritta per i lavori da eseguirsi in piena linea allo scoperto (v. §5.2.1).

Ai rischi già evidenziati, si vanno però ad aggiungere anche quei rischi legati alle lavorazioni da svolgersi in sotterraneo ed evidenziati al §3 del presente documento.

In generale, le lavorazioni TE in galleria dovranno essere accompagnate da continui monitoraggi per la verifica della salubrità dell'aria, della presenza d'acqua, dell'intensità del rumore e dell'illuminazione. Sarà cura dell'Appaltatore eseguire, mediante organi competenti, indagini mirate a valutare nei luoghi di lavoro la presenza e/o la produzione di polveri, gas di scarico, acque di raccolta, sorgenti di rumore, sorgenti di abbagliamento, condizioni di scarsa visibilità e carichi di incendio.

In particolare, le attività dovranno svolgersi limitando:

- la produzione e la diffusione della polvere mediante l'uso di appositi depolverizzatori. Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro;
- la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata;
- la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.

In tutte le posizioni sopraelevate (> 2.00 m) non protette, per la posa delle mensole in galleria, i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso (v. §3 e §9).

Dovrà essere garantito in ogni caso la percorribilità dei mezzi delle altre specialistiche e dei mezzi di soccorso.

5.2.2.1.1 Lavori da svolgersi su linee ferroviarie in esercizio

Le lavorazioni da eseguirsi per gli impianti TE richiedono spesso l'utilizzo di mezzi operativi ferroviari in appoggio (carrelli, ecc.) e pertanto comportano l'occupazione del binario di lavoro. Per le procedure di protezione da adottare per i binari di lavoro e per quelli eventualmente adiacenti si dovrà fare riferimento alle normative vigenti e, in particolare, alla IPC e alla ICMO (v. §10).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	168

5.2.3 Stazione

La sequenza lavorativa per la realizzazione degli impianti di Trazione Elettrica in stazione (e fermata) è essenzialmente analoga a quella già descritta per i lavori da eseguirsi in piena linea allo scoperto (v. §5.2.1).

Ai rischi già evidenziati, si vanno però ad aggiungere anche quei rischi legati alle caratteristiche dell'ambiente in cui si opera.

In particolare, per le pensiline metalliche ubicate in zona di rispetto TE, presenti nelle stazioni o fermate, saranno da prevedere particolari precauzioni di sicurezza a tutela degli utenti e del personale di servizio; in particolare dovrà essere previsto un impianto di messa a terra proprio. Per le pensiline metalliche ubicate fuori dalla zona di rispetto TE, ma vicine a sostegni della linea di contatto, a vantaggio di sicurezza, sarà necessario prevedere l'incamiciatura dei sostegni TE con pannelli isolanti.

Nel caso di interferenza con il servizio viaggiatori, l'Appaltatore dovrà predisporre una programmazione di dettaglio delle lavorazioni interferenti, in maniera da arrecare ai fruitori il minimo disagio possibile.

5.2.3.1.1 Lavori da svolgersi su linee ferroviarie in esercizio

Le lavorazioni da eseguirsi per gli impianti TE richiedono spesso l'utilizzo di mezzi operativi ferroviari in appoggio (carrelli, ecc.) e pertanto comportano l'occupazione del binario di lavoro. Per le procedure di protezione da adottare per i binari di lavoro e per quelli eventualmente adiacenti si dovrà fare riferimento alle normative vigenti e, in particolare, alla IPC e alla ICMO (v. §10).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	169

6 SEGNALAMENTO/TELECOMUNICAZIONI

Le indicazioni di sicurezza qui richiamate e ricordate afferiscono agli oneri dell'Appaltatore; diversamente, l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi specifici propri dell'attività delle imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi, approfonditi in relazione alle caratteristiche dello specifico cantiere e delle possibili attività interferenti, saranno invece oggetto di un esame dettagliato da parte del CSP all'interno della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

6.1 PREMESSA

Gli interventi di IS/TLC sono distinguibili, in linea generale in:

- attività di piazzale e di linea;
- attività di attrezzaggio dei locali tecnologici.

Ai rischi propri derivanti dalle attività comprese nel precedente elenco, vanno ad aggiungersi quelli ulteriori legati alla possibile presenza di esercizio ferroviario (v. §10).

Tali lavorazioni potranno essere eseguite sia su tratti ferroviari di nuova realizzazione, non ancora eserciti, sia su tratti ferroviari in cui è già presente l'esercizio ferroviario.

Le attività che, generalmente, vanno eseguite in piazzale/in linea sono:

- Decespugliamento;
- Misure e picchettazione;
- Canalizzazioni di nuova posa (cunicoli, canalette VTR, ecc.);
- Posa tubazioni in attraversamento dei binari;
- Realizzazione dei pozzetti;
- Canalizzazioni di nuova posa;
- Scopertura dei cunicoli esistenti;
- Apertura canalette VTR esistenti;
- Posa dei cavi;
- Realizzazione dei basamenti in cls per sostegno segnali;
- Posa in opera di sostegni e segnali su sostegno;
- Posa di segnali alti e bassi, posa in opera dei CdB, casse induttive, scarpe fermacarro, casse di manovra, fermadeviatoi e pedali;
- Interventi RED e illuminazione punte scambi;
- Sottosistemi di terra, SCMT, ERTMS/ETCS, SSC;
Posa dei supporti e posa delle boe
Posa pozzetti e cassette terminali
Attività di configurazione, prove e verifiche da svolgere in piazzale e lungo linea
- Impianti TLC
Posa cavi in canalizzazione interrata
Posa aerea dei cavi F.O.
Impianti di informazione al pubblico



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	170

Diffusione Sonora

Emergenza e radiopropagazione in galleria

Reti di trasmissione e LAN

Sistema telefonico

GSM-R

- Realizzazione delle barriere di oscuramento segnali
- Posa Shelter

Le attività che, generalmente, vanno eseguite per l'attrezzaggio dei locali tecnologici sono:

- Posa delle apparecchiature comando, controllo e supervisione;
- Sistemazione delle postazioni operatore;
- Posa delle apparecchiature per il sistema ERTMS/SCMT/SCC;
- Attività di configurazione, prove e verifiche nei locali tecnologici;
- Sistema Integrato di Alimentazione e Protezione (SIAP).

6.2 RISCHI LEGATI ALLE LAVORAZIONI E MISURE DI SICUREZZA

6.2.1.1.1 Attività di piazzale e di linea

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio o alla viabilità ordinaria, di investimento da treni in transito o di mezzi su gomma. Inoltre, frequente è il rischio biologico derivante dalla presenza di materiali infetti quali siringhe, escrementi, detriti e rifiuti abbandonati sia sulla sede che sugli stradelli pedonali oltre che derivante dalle punture di insetti o dalla morsicatura da parte di rettili e/o roditori e animali selvatici.

In generale, i lavori da eseguire in piazzale e lungo linea sono da considerarsi lavorazioni ad alto rischio, in quanto svolte frequentemente in affiancamento ai binari in esercizio, anche se rigorosamente sottoposte al regime di interruzione della circolazione. L'Impresa esecutrice dovrà formare i propri lavoratori al rispetto delle regole comportamentali che rappresentano una disciplina indispensabile per la loro sicurezza. I rischi di lavorazione, riferiti in particolare all'investimento da treni esigono il rispetto delle disposizioni impartite dall'agente RFI di protezione cantiere e il rispetto dei tempi stabiliti di interruzione e ripresa dei lavori. Tutte le attività da eseguire in vicinanza alla sede ferroviaria o con l'occupazione della stessa dovranno essere organizzate nella stretta osservanza delle disposizioni contenute nelle IPC e nelle ICMO vigenti. Per maggiori dettagli, si faccia riferimento al §10 del presente documento.

- Le aree di lavoro saranno recintate e dovrà essere segnalata la natura del rischio mediante idonea cartellonistica di avvertimento. La recinzione sarà posta a distanza superiore a quella minima dalla rotaia del binario più vicino e comunque nel rispetto delle indicazioni delle IPC vigenti.
- Prima di procedere a qualsiasi attività di scavo o di posa cavi, l'Impresa esecutrice dovrà eseguire una ricognizione dei luoghi di lavoro al fine di individuare la presenza di eventuali servizi elettrici aerei o interrati e stabilire le idonee precauzioni per evitare possibili contatti diretti o indiretti con



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	171

elementi in tensione quali la linea di contatto. Dovrà ancora verificare che non esistano sottoservizi interferenti con il tracciato e verificare che la picchettazione indicante l'esistenza della rete sia rispondente alla documentazione fornita dagli Enti erogatori. Qualora si trovassero indicazioni discordanti, queste dovranno essere tempestivamente comunicate all'Ente Gestore per stabilire procedure di monitoraggio che permettano l'esecuzione dei lavori senza danneggiare gli impianti (v. §2.3).

- Per le attività di scavo, si faccia riferimento al §3.5 del presente documento.
- Il cls eventualmente necessario sarà fornito da Ditte esterne, preventivamente qualificate e autorizzate dalla DL. La presenza di questi fornitori deve risultare nel programma che l'Affidataria presenterà alla DL. Fra Impresa esecutrice e fornitore deve essere stabilito il coordinamento al fine di eseguire tutte le operazioni in sicurezza per entrambe le Ditte, comunicando i rischi specifici. Il fornitore dovrà comunicare le caratteristiche dimensionali del mezzo che arriverà in cantiere per consentire la predisposizione dell'area di manovra e di operatività in preventiva messa in sicurezza, le generalità e soprattutto l'idoneità alla mansione del conducente qualificate e autorizzate. L'Impresa esecutrice comunicherà le caratteristiche del sito dove il fornitore si troverà ad operare, segnalando gli accessi all'area, la viabilità da percorrere (larghezza, pendenza, fondo), la presenza di altri soggetti ed impianti. Tali adempimenti devono avvenire nel rispetto della "Procedura per la fornitura del calcestruzzo in cantiere", predisposta dalla Commissione Consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro e trasmessa dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali con lettera Circolare del 10/02/2011. Per ulteriori dettagli, si faccia riferimento al §0 del presente documento.
- Nelle varie fasi di lavorazione, le attività potranno essere eseguite sia da squadre che si muoveranno a piedi sia da squadre con mezzo d'opera ferroviario in appoggio. Per questa attività il rischio di investimento da parte dei treni o dei mezzi d'opera ferroviari ai danni degli addetti è elevato e potrebbe essere accentuato laddove vengano utilizzate attrezzature con elevato livello di rumorosità che non consentirebbero una percezione efficace dall'avvicinarsi dei mezzi rotabili. Tutte le attività da eseguire in vicinanza alla sede ferroviaria o con l'occupazione della stessa dovranno essere organizzate nella stretta osservanza delle disposizioni contenute nelle IPC e nelle ICMO vigenti. Per maggiori dettagli, si faccia riferimento al §10 del presente documento. Le procedure di protezione da seguire saranno comunque oggetto di una specifica valutazione dei rischi eseguita dal Datore di Lavoro dell'Impresa esecutrice nel proprio POS, connessa alla tipologia dell'attività da eseguire, al luogo dove l'attività stessa si svolge e alle caratteristiche degli impianti e delle macchine/attrezzature utilizzate, ecc.. La scelta della procedura di protezione sarà effettuata in sede di riunione di coordinamento.
- Per raggiungere le zone di lavoro in piazzale o lungo linea gli addetti potranno muoversi anche a piedi utilizzando i sottopassi e i marciapiedi di stazione (se presenti) e, oltre il limite dei marciapiedi, gli itinerari di sicurezza e/o i sentieri esistenti lungo la sede, la cui mappatura è reperibile presso l'Ufficio Movimento o DCO; l'accesso sulla sede, da zone esterne al piazzale di stazione, dovrà comunque essere preventivamente comunicato ed autorizzata dal DCCM/DM/DC/DCO. Raggiunta l'area di lavoro non è consentito operare o spostarsi al di fuori dell'area assegnata che sarà identificata con segnali di avvertimento del rischio di treni in transito e di divieto assoluto di attraversare i binari.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	172

Gli addetti impegnati in prossimità dei deviatori centralizzati devono porre la massima attenzione a non trovarsi con i piedi o con le mani tra ago discosto e relativo contrago. Nel caso in cui ciò non fosse possibile, il Direttore di Cantiere dovrà prendere precisi accordi con il DCCM/DM/DC/DCO affinché i deviatori interessati non vengano accidentalmente manovrati durante le attività. Comunque, i lavori saranno eseguiti sempre indossando scarpe a sfilamento rapido.

- L'approvvigionamento dei materiali nel luogo di posa, limitato a quelli strettamente necessario, potrà essere realizzato con mezzi d'opera ferroviari che si muoveranno dai tronchini assegnati, scelti in funzione della zona da servire. Le operazioni di trasporto verranno eseguite in interruzione programmata, nel rigoroso rispetto delle prescrizioni ICMO. L'immissione in linea avverrà previa verifica dell'effettivo transito del treno che delimita l'intervallo o l'interruzione concessa. Il Capocantiere, prima di iniziare la fase di trasferimento del mezzo d'opera ferroviario, dal tronchino di ricovero all'area di lavoro, deve controllare che a bordo sia disponibile il kit di segnaletica, i fermi di sicurezza dei cancelli laterali di protezione anticaduta ed i cunei fermacarro nonché la cassetta di pronto soccorso, gli estintori (almeno 2), la barella pieghevole e ricetrasmittente. In alternativa, laddove possibile, potranno essere utilizzati anche mezzi su gomma.
- Prima di iniziare il trasporto, il Capocantiere deve controllare che il carico sia posizionato e fissato adeguatamente in modo che risulti ben distribuito e che non possa subire spostamenti nella fase di traslazione.
- Durante il trasporto del materiale sul mezzo d'opera, posizionare e fissare adeguatamente il carico in modo che risulti ben distribuito e che non possa subire spostamenti.
- Giunti alla zona di posa, i materiali saranno scaricati ai lati della sede, parallelamente al tracciato di progetto e in modo da non interferire con la sagoma limite dell'eventuale binario adiacente, quindi a distanza maggiore di quella di sicurezza.
- Lo scarico dei materiali necessari per le lavorazioni espone gli addetti al rischio di strappi muscolari e lesioni dorso lombari provocate anche dalla scorretta movimentazione manuale dei carichi. Per prevenire tali situazioni di rischio si prescrive di effettuare la movimentazione manuale solo di elementi di piccole dimensioni nel rispetto comunque dei limiti previsti dall'All. XXXIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Per elementi di peso e dimensioni maggiori, la movimentazione sarà effettuata con l'ausilio della gru montata sul mezzo d'opera ferroviario o con mezzi di supporto/ausili, verificando preventivamente la portata e l'efficienza dell'attrezzatura.
- Verificare la portata delle funi e delle catene del mezzo di sollevamento per la posa dei cunicoli/pozzetti/canalizzazioni ed avvalersi di palanchini per la posa dei coperchi.
- Lo scarico da mezzo d'opera ferroviario deve procedere previa verifica del rispetto della distanza dalla TE. Qualora l'utilizzo di gruette e mezzi di sollevamento non possa garantire i franchi di sicurezza, si dovrà richiedere la disalimentazione della TE.
- In generale, i mezzi operativi e/o le parti mobili di essi devono essere disposti e mantenuti a distanza di sicurezza dalla linea di contatto e dai relativi alimentatori. Gli addetti delle Imprese esecutrici non devono mai superare, con il corpo, attrezzi o materiali, la distanza di sicurezza per parti in tensione, indicata nella Tab. 1 - All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. (es.: per tensione nominale pari a 3 kV risulta $D > 3,5$ m). Per ricondurre i lavori nell'ambito della normativa speciale per i lavori ferroviari (art. 29 della L. 191/74 e art. 19 del DPR 469/79 - distanza minima da rispettare pari a 1 m per



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	173

tensioni fino a 25 KV, 3 m per tensioni oltre 25 KV e fino a 220 KV) che consente di derogare alle distanze minime del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., il Datore di lavoro presenterà apposita dichiarazione con la quale attesta sotto la propria responsabilità, che il personale assegnato e abilitato a tali attività è formato sui rischi connessi ai lavori in presenza di linee elettriche aeree in tensione. Il Capo squadra presente dovrà vigilare sul rispetto delle modalità di protezione da parte degli addetti. Qualora vengano a mancare le condizioni per eseguire i lavori nel rispetto delle prescrizioni sopra indicate, le attività dovranno essere eseguite esclusivamente in regime di toltensione dalle condutture e dalle apparecchiature. Il Datore di lavoro chiederà la disalimentazione seguendo la Procedura prevista dalle Disposizioni di RFI (v. §10).

- Tutti i mezzi gommati e quelli su ferro muniti di apparecchio di sollevamento dovranno effettuare spostamenti con il braccio completamente abbassato ed essere dotati di sistema di blocco del brandeggio. Tutti i ponti sviluppabili o cestelli dovranno essere dotati del dispositivo di blocco di rotazione delle parti mobili.
- Durante la movimentazione manuale di materiali e attrezzature o il trasporto degli stessi, il Capocantiere deve assicurarsi che essi non interferiscano con la linea di contatto, oltrepassando la distanza di sicurezza. Il trasporto deve essere eseguito disponendo l'apparecchiatura in posizione orizzontale e senza mai superare la sagoma di libero transito dell'eventuale binario in affiancamento in esercizio.
- I carichi movimentati dovranno essere accompagnati e guidati da terra mantenendolo a distanza di sicurezza mediante funi di servizio o rampini di lunghezza appropriata.
- Le operazioni di scarico e posa dei materiali saranno assistite da personale a terra, pronto ad intervenire ed a segnalare ogni eventuale movimento anomalo del braccio meccanico.
- Il capo squadra dovrà verificare che ad ogni fine turno l'area di lavoro e gli itinerari di sicurezza siano stati liberati da tutte le attrezzature impiegate nelle attività, da sfridi di lavorazione e da materiali in esubero.
- Il materiale di risulta dovrà essere temporaneamente accumulato in aree assolutamente non interferenti con la sede ferroviaria; a fine turno di lavoro il materiale sarà allontanato.
- Nelle aree di lavoro e lungo le vie di accesso o di transito non è da escludere la presenza di più squadre operative. Di conseguenza, il Direttore di Cantiere deve organizzare e attrezzare preventivamente le aree operative, gli spazi liberi, nonché il deposito temporaneo di materiali e attrezzature di lavoro in modo da evitare sovrapposizioni ed ingombri eccessivi.
- Sarà necessario rispettare i limiti di velocità previsti per la circolazione dei mezzi d'opera ferroviari.
- Sarà necessario organizzare i tempi di lavorazione della posa in opera con mezzo d'opera ferroviario in modo tale di completare l'operazione negli intervalli di orario concessi.
- Per le operazioni da eseguire in quota, utilizzare scale in materiale dielettrico, in funzione della tipologia del palo sul quale si opera e vincolate al palo stesso. L'addetto che opera in quota deve indossare l'imbracatura di sicurezza omologata e certificata CE, equipaggiata con due funi di trattenuta munite di moschettone di sicurezza alle estremità libere. Da terra, per tutta la durata dell'operazione, dovrà esserci un secondo addetto in assistenza.
- Le operazioni in quota potranno essere eseguite anche con l'ausilio di trabattelli omologati.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	174

- È opportuno mantenere la borsa porta attrezzi legata alla cintura ed avvalersi di una fune di servizio per la movimentazione dei materiali assistiti dall'addetto a terra.
- È opportuno mantenere in buono stato di conservazione e di pulizia ogni attrezzo, utensile o dispositivo elettrico.
- Nelle aree di intervento o nelle immediate vicinanze (ad esempio a bordo degli autocarri o furgoni e sui mezzi d'opera ferroviari) deve essere sempre disponibile almeno un estintore. La squadra impegnata nelle attività dovrà essere dotata della cassetta di pronto soccorso, considerando la necessità di un intervento immediato in caso di infortunio.
- Tutte le operazioni specialistiche dovranno essere eseguite da personale specializzato, dotato di attrezzature omologate, specifiche per tali attività, i DPI specifici per la mansione e, in generale, i DPI prescritti per i lavori lungo linea e in piazzale, quali, ad esempio, calzature antinfortunistica a sfilamento rapido, guanti, casco e giubbotti/indumenti ad alta visibilità. Generalmente, per gli addetti alle lavorazioni le tute sono di color arancio e per gli addetti alla protezione cantieri di colore giallo.
- Le attività di realizzazione delle polifore al di sotto dei marciapiedi che richiedono la demolizione della pavimentazione, lo scavo ed il successivo rifacimento del piano di calpestio, devono tener conto del transito dei convogli e della presenza dei viaggiatori. Con riferimento alle modalità di occupazione delle aree, tutte le attività sui marciapiedi saranno eseguite per tratti, previa autorizzazione concessa dal DCCM/DM/DC/DCO.
- La realizzazione delle tubazioni in parallelo ai marciapiedi di stazione, saranno eseguiti nel rispetto dell'interferenza con i viaggiatori.
- Ripristinare tutte le protezioni eventualmente rimosse dai cunicoli/canalizzazioni/pozzetti immediatamente alla fine della lavorazione. Qualora il cunicolo/pozzetto/canalizzazione dovesse rimanere aperto, deve essere recintato e segnalato con specifica cartellonistica di avvertimento abbinata al rischio specifico di caduta.
- Prima di procedere all'apertura dei cunicoli esistenti, il Capo Cantiere, congiuntamente al responsabile IE di zona, dovrà effettuare il rilievo di tutti i cavi presenti all'interno dei cunicoli, associare ad ogni cavo il sottoservizio di appartenenza e verificare l'effettiva tensione di esercizio. Inoltre, sarà necessario verificare preliminarmente l'integrità delle protezioni di ciascun cavo dopo aver indossato i guanti dielettrici; nel caso di presenza di cavi privi di protezioni che determinerebbero il pericolo di elettrocuzione dovrà essere richiesta la disattivazione degli impianti pertinenti, secondo le procedure RFI.
- Non toccare alcun cavo presente all'interno delle canalette senza essersi prima accertati della sua integrità, potendo essere questo sotto tensione.
- Non toccare alcun cavo pendente considerando sempre che esso può essere attivo e quindi in tensione.
- Non poggiare mai i piedi su traverse in quanto queste possono risultare coperte di olio o grasso rilasciato accidentalmente dai locomotori ed essere causa di scivolamento e conseguente caduta.
- Le canaline dovranno essere contestualmente posate nel corso del turno di lavoro in quanto la loro leggerezza può rappresentare un rischio di invasione della sede ferroviaria in caso di sollevamento durante il transito dei convogli.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	175

- I cunicoli esistenti sono spesso ricoperti di terreno, sterpaglia e materiali di risulta, pertanto, prima di procedere alla rimozione dei chiusini e avvicinarsi con le mani e il corpo, è necessario eseguire una approfondita bonifica della zona di intervento (rimozione del terreno di riporto, eliminazione sterpaglie, ecc.).
- È necessario prestare attenzione durante il transito a piedi da una postazione di lavoro all'altra per la presenza di cavi srotolati che potrebbero causare inciampo.
- Rimuovere eventuali materiali ritenuti infetti (carcasse di animali, ferraglia arrugginita, ecc.) avvalendosi solo di aste a manico lungo, evitando il contatto diretto con le mani.
- Nelle aree operative deve essere chiaro il divieto di fumare, per escludere il rischio di incendio derivante dalla presenza e dall'utilizzo di prodotti e materiali infiammabili (ad esempio bombole di vernice spray e sterpaglie).
- Per gli eventuali rischi aggiuntivi relativi all'esecuzione delle attività qui descritte in galleria, si faccia riferimento al §3.11 del presente documento.
- Le attività qui analizzate da eseguirsi in corrispondenza dei ponti ferroviari richiedono una specifica preparazione degli addetti per una serie di circostanze tecniche ed ambientali che le rendono particolarmente a rischio. In tutti i casi che comportano l'esposizione degli addetti all'esterno dei parapetti del ponte o comunque nel caso in cui le protezioni anticaduta siano inesistenti od incomplete (mancanza di parapetti, fermapiedi), gli addetti dovranno indossare dispositivi di protezione individuale anticaduta quali imbracature di sicurezza e sistemi di ritenuta del tipo omologato, ancorati alla struttura portante del ponte previa verifica della propria consistenza e tenuta. Nessun addetto deve essere sprovvisto di tali dispositivi anticaduta e di scarpe antinfortunistica con suola rinforzata e antiscivolo. Queste difficoltà operative possono essere rese maggiormente rischiose dalla presenza di pioggia con conseguenti rischi di scivolamenti o di non individuazione dei segnali di allerta del personale abilitato alle mansioni esecutive di protezione cantiere.
- Nel caso di interferenza con il servizio viaggiatori, l'Appaltatore dovrà predisporre una programmazione di dettaglio delle lavorazioni interferenti, in maniera da arrecare ai fruitori il minimo disagio possibile.
- Al fine di evitare interferenze con i viaggiatori, le attività di trasporto saranno effettuate preferibilmente in orario notturno o, a limite, nelle ore di minor traffico ferroviario e limitata presenza di viaggiatori. Il trasporto sarà assistito da un addetto moviere.
- L'area occupata deve essere limitata allo spazio strettamente necessario al fine di limitare l'interferenza con il flusso viaggiatori.
- Durante l'esecuzione delle attività, un preposto dell'Impresa esecutrice vigilerà affinché non sussistano criticità con l'esercizio e con i viaggiatori

6.2.1.1.2 Attività di attrezzaggio dei locali tecnologici

Per locali tecnologici si intendono le SSE, i PPM, i PPT, le cabine TE, ecc..

In generale, sarà necessario prestare particolare attenzione laddove ci si trovi ad operare in locali in cui vi sia presenza di media/alta tensione, come ad esempio nelle SSE.

In ogni caso, le attività di attrezzaggio dei locali tecnologici devono essere eseguite attuando le seguenti prescrizioni di carattere generale:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	176

- Delimitare l'area operativa e affiggere cartelli di pericolo e divieto di ingresso ai non addetti ai lavori.
- Tutti gli addetti dovranno indossare i DPI specifici per la mansione.
- Organizzare le attività di attrezzaggio in modo da escludere la compresenza di squadre specialistiche diverse nelle aree di intervento. L'accesso a ciascun ambiente di lavoro dovrà essere sbarrato con transenne o barriere in ferro estensibili con apposta la segnaletica antinfortunistica. Al termine delle lavorazioni di propria competenza, ogni capo squadra dovrà verificare che tutti i materiali di risulta e gli sfridi di lavorazione siano stati allontanati e che non sussistano situazioni di rischio per altre squadre impiantistiche che si alternano nello sviluppo dei lavori
- La movimentazione e l'operatività di più squadre all'interno del fabbricato potrebbe comportare situazioni di criticità per la limitazione degli spazi dovuta all'ingombro delle apparecchiature IS, le postazioni operatore e gli armadi già installati. Pertanto, il Capo Cantiere dovrà organizzare gli spazi di deposito temporaneo dei materiali e delle attrezzature di ciascuna squadra in modo da evitare ingombri eccessivi lungo le vie di transito e programmare gli interventi in modo da alternare la presenza di squadre di diversa specializzazione all'interno dei locali.
- Le aree di lavoro dovranno essere delimitate con barriere metalliche estensibili con finitura rifrangente bianca e rossa e segnalate con segnaletica antinfortunistica.
- Prima di iniziare qualunque attività che comporti l'intervento sugli impianti elettrici esistenti, deve essere effettuata una ricognizione delle aree di lavoro al fine di individuare l'esistenza di cavi e parti in tensione e stabilire le necessarie precauzioni per evitare contatti diretti o indiretti con elementi attivi.
- Proteggere gli addetti dai rischi di natura elettrica, ad esempio mediante isolamento e/o messa a terra preventiva delle attrezzature.
- I collegamenti di terra devono avere una ottima conducibilità elettrica, devono essere realizzati a regola d'arte e verificati periodicamente per accertarne lo stato di conservazione e di efficienza;
- I conduttori elettrici flessibili (prolunghe) devono essere usati solo per derivazioni provvisorie, tra quadro ASC ed utilizzatori, o per l'alimentazione di apparecchi e macchine mobili e portatili e devono essere rivestiti di guaina isolante (preferibilmente in neoprene) atta a resistere all'usura meccanica che può essere provocata dal transito di mezzi meccanici. Durante l'utilizzo il cavo deve essere srotolato dall'avvolgicavo per evitare l'effetto Joule.
- I conduttori elettrici flessibili (prolunghe), se stesi per terra, non devono essere calpestati ma vanno protetti in corrispondenza dei passaggi di persone e attrezzi carrellati in modo da non costituire intralcio. La protezione lungo le vie di transito dei mezzi carrabili va segnalata con strisce alternativamente gialle e nere, inclinate a 45 gradi.
- I cavi deteriorati devono essere subito sostituiti con altri di equivalenti caratteristiche elettriche.
- Verificare che i cavi elettrici di alimentazione delle apparecchiature non costituiscano intralcio per operatori e mezzi; i cavi devono, per quanto possibile, essere posizionati lungo il perimetro delle tramezzature e, qualora posti in senso ortogonale al percorso comune degli addetti, devono essere segnalati e ricoperti con protezioni in plastica.
- Alimentare le apparecchiature elettriche da appositi quadri ASC.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	177

- Non si devono effettuare giunzioni di cavi, specie in quelli flessibili, con nastri isolanti adesivi, che possono distaccarsi facilmente.
- Evitare l'utilizzo di prolunghe troppo estese soprattutto in aree a rischio di deterioramento dei cavi od in presenza di pavimento bagnato.
- Prima di usare utensili, macchine mobili o portatili e lampade elettriche portatili occorre assicurarsi che i conduttori flessibili abbiano il rivestimento isolante in perfette condizioni e che non intralcino i passaggi. Occorre inoltre verificare che le prese e le spine non siano difettose.
- L'alimentazione delle utenze di cantiere (attrezzi e apparecchiature) deve avvenire esclusivamente dai quadri ASC locali di tipo omologato, dai quali deve essere possibile derivare contemporaneamente più uscite con prese singole per ciascuna utenza e comunque sotto protezione magnetotermica e differenziale. È escluso l'utilizzo di prese multiple (a grappolo).
- Utilizzare attrezzi elettrici autoalimentati con impugnatura in materiale isolante, in perfetto stato di conservazione e manutenzione, conformi a quanto prescritto dalla normativa CEI e marcati CE.
- Prima di iniziare il lavoro, verificare gli schemi di impianto. Non toccare alcun cavo presente all'interno dei locali tecnologici senza essersi prima accertati della sua integrità, potendo essere questo sotto tensione. Non effettuare alcun intervento sugli impianti esistenti (spostamento cavi, ecc.) senza aver prima richiesto e ottenuto l'autorizzazione dai responsabili RFI del settore.
- Riattivare i tratti sezionati per l'esecuzione dei lavori solo dopo aver ricevuto, dal preposto che ha coordinato l'intervento, l'avviso scritto che i lavori stessi sono stati ultimati e che l'impianto può essere attivato.
- Controllare le targhette con l'indicazione della tensione, intensità, tipo di corrente ed altre eventuali caratteristiche necessarie per l'uso prima di intervenire su macchine ed apparecchi elettrici. Le parti sotto tensione devono risultare protette da contatti accidentali.
- Le attestazioni dei cavi e tutte le attività successive alla messa in tensione delle apparecchiature possono esporre gli addetti al rischio di elettrocuzione per contatto accidentale con parti erroneamente ritenute disattivate. Pertanto, ogni lavorazione su quadri elettrici potrà essere eseguita soltanto dopo che sia stata verificata e verbalizzata, a cura del Capo Cantiere, l'assenza di tensione.
- Sezionare l'impianto di alimentazione prima di effettuare gli allacci elettrici degli armadi.
- Il capo squadra dovrà verificare che ad ogni fine turno, l'area di lavoro sia stata liberata da tutte le attrezzature impiegate nelle attività, da sfridi di lavorazione e da materiali in esubero.
- Per le lavorazioni in quota (ad esempio posa e fissaggio delle canalette e dei cavi) fare uso di trabattelli omologati verificando che l'attrezzatura di cantiere sia montata e utilizzata esclusivamente secondo lo schema di montaggio ed il manuale d'uso. Ogni trabattello deve essere dotato del corredo di accessori previsti dal Libretto d'uso, ad esempio, parapetti, fermapiedi, piani di appoggio e stabilizzatori. È severamente vietato effettuare lo spostamento dei trabattelli con gli addetti a bordo o con lo stazionamento di materiali e attrezzi d'uso. Non è consentito l'uso di piani di calpestio in legno improvvisati; in alternativa o nei casi in cui non fosse possibile montare i trabattelli all'interno dei locali si potrà utilizzare la scala che dovrà comunque sempre essere dotata di barre stabilizzatrici al piede.
- Il montaggio dei monitor, quadri sinottici, delle postazioni operatore, delle apparecchiature hardware e il trasporto degli arredi comportano la movimentazione di carichi voluminosi e pesi consistenti che



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	178

potrebbero esporre gli addetti a rischi legati a strappi muscolari, lesioni dorso-lombari e al rischio di schiacciamento e tagli degli arti durante il fissaggio dei monitor ai supporti. È necessario quindi organizzare la movimentazione dei materiali in modo da non superare i limiti previsti dall'All. XXXIII del D. Lgs. 81/08 e s.m.i.. Nel caso in cui il peso dei materiali superi i limiti sopra indicati si dovranno utilizzare attrezzature ausiliarie quali carrelli gommati, transpallet od altri mezzi, oppure chiedere l'intervento di altri addetti, in modo da distribuire uniformemente il carico fra tutti e verificando che il percorso da seguire sia libero da ostacoli.

- Evitare di lasciare oggetti od attrezzi al di sopra di strutture (ad esempio ai bordi degli armadi) durante le fasi di montaggio.
- Assicurare gli utensili e le attrezzature in apposite sacche in modo da impedirne la caduta durante le lavorazioni in quota.
- Mantenere le aree di lavoro libere da materiali o detriti che possano intralciare la movimentazione manuale di materiali e, in caso di ristrettezza degli spazi, allontanarsi momentaneamente per evitare urti con gli elementi movimentati.
- Utilizzare attrezzi manuali idonei alla specifica mansione, in buona stato e con impugnature integre.
- Stabilire percorsi dedicati per la movimentazione dei materiali.
- Evitare di lasciare materiali e/o attrezzature lungo i percorsi pedonali ed in maniera disordinata.
- Funi e catene, utilizzate per il sollevamento materiali, devono essere in perfette condizioni e regolarmente sottoposte alle verifiche trimestrali con esito positivo.
- Delimitare le aree di lavoro per interdire l'avvicinamento ad addetti in prossimità delle zone di intervento in quota.
- Utilizzare utensili elettrici manuali a doppio isolamento.
- Collegare tutte le utensilerie elettriche esclusivamente a quadri tipo ASC.
- Posare le apparecchiature previa disalimentazione degli impianti direttamente o indirettamente interessati o comunque non protetti da contatti accidentali.
- Prima di iniziare i lavori di allacciamento dei cavi controllare che gli interruttori a monte e a valle siano aperti.
- Durante le operazioni di tiro in alto è severamente vietato sostare al di sotto del carico movimentato o sul piano di sbarco.
- Il Capo Cantiere verificherà che siano azionati gli stabilizzatori del mezzo d'opera di sollevamento e che essi scarichino il peso su terreno compattato e di portanza adeguata alle sollecitazioni trasmesse.
- Verificare che non vi siano moduli del pavimento sopraelevato aperti in grado di esporre gli addetti a rischi di caduta a livello. Nel caso sia necessario mantenere zone di pavimento aperto, le aperture devono essere delimitate e segnalate con cartellonistica adeguata.
- Le aperture nei pavimenti dei locali tecnologici oggetto di intervento, effettuate allo scopo di permettere il passaggio dei cavi, devono essere circonscritte o coperte da una tavola calpestabile che possa essere rimossa al momento della posa delle apparecchiature all'interno delle aperture stesse.
- Delimitare i depositi di materiali ed apporre cartellonistica di avvertimento del rischio di caduta/inciampo.
- Non devono essere conservati nelle immediate vicinanze di macchine, apparati e condutture, oggetti e materiali facilmente infiammabili, quali ad esempio stracci imbevuti di olio, vernici, ecc..



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	179

- Disporre nelle aree interne di lavoro di almeno un estintore con caratteristiche adeguate alle attività da svolgere.
- Controllare che l'ambiente di lavoro sia sufficientemente illuminato, altrimenti servirsi di lampade portatili.
- Non effettuare deposito di materiali d'opera o di detriti in aree che possano creare intralcio per i transiti del personale, in particolare lungo i percorsi. Il Capo Cantiere verificherà preliminarmente che il tragitto da percorrere per giungere ai locali interni sia libero da ingombri temporanei che possano mettere a rischio la stabilità dei carichi da introdurre nel fabbricato.
- Non sollevare manualmente pesi superiori a quelli previsti dall'All. XXXIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.; diversamente ci si dovrà avvalere di attrezzature atte al sollevamento dei materiali (paranchi ecc.).
- Usare, per lo spostamento dei carichi, carrelli a movimentazione manuale o meccanica, a seconda del peso e rispettando le norme comportamentali.
- Delimitare le aree in cui si effettuano i lavori con livello di rumorosità elevato; gli addetti ai lavori dovranno indossare gli otoprotettori.
- Le zone esterne adibite allo scarico dei materiali saranno delimitate con rete in polietilene e segnalate con specifica cartellonistica. Lo scarico avverrà nella zona antistante la porta di ingresso al fabbricato in modo da facilitare il trasporto interno e, al contempo, avendo cura di non interferire con le vie di transito comuni.

In generale, prima di avviare i lavori di attrezzaggio dei locali interni dei fabbricati il Capo Cantiere della squadra impiantistica dovrà effettuare un sopralluogo per verificare le condizioni in cui si trovano le aree occupate in precedenza dalle imprese civili. In particolare, verificherà la presenza dei parapetti lungo le rampe delle scale che portano al primo piano dei fabbricati, l'esistenza delle griglie di protezione in corrispondenza dei cavedi a pavimento, l'idoneità e l'efficienza dell'impianto di cantiere installato dalle imprese esecutrici delle opere civili. In caso di mancanza di tali apprestamenti il Capo Cantiere provvederà al ripristino e alla posa dei dispositivi di protezione collettiva. Ad esempio provvederà ad installare i parapetti di protezione anticaduta in corrispondenza di tutte le zone in cui sussiste il rischio di caduta dall'alto, ripristinerà l'impianto provvisorio di cantiere da cui derivare, mediante quadri ASC, l'alimentazione per le apparecchiature; segnerà e delimiterà con barriera in ferro estensibile gli ostacoli fissi presenti nelle zone di cantiere e le aree in cui devono essere ancora svolte le attività di finitura da parte di altre imprese esecutrici, provvederà a ripulire le aree di intervento e a liberare le vie di transito da sfridi e materiali di risulta derivanti da precedenti lavorazioni.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	180

7 LUCE E FORZA MOTRICE

Le indicazioni di sicurezza qui richiamate e ricordate afferiscono agli oneri dell'Appaltatore; diversamente, l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi specifici propri dell'attività delle imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi, approfonditi in relazione alle caratteristiche dello specifico cantiere e delle possibili attività interferenti, saranno invece oggetto di un esame dettagliato da parte del CSP all'interno della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

7.1 PREMESSA

Le attività che rientrano nella specialistica LFM riguardano l'illuminazione all'aperto e nei fabbricati e l'alimentazione di tutte le apparecchiature elettriche ferroviarie differenti dalla Trazione Elettrica. In linea generale è possibile distinguere fra:

- Cabina di consegna MT/BT
- Quadri elettrici BT
- Impianti di alimentazione e illuminazione delle stazioni e delle fermate,
- Impianti di alimentazione e illuminazione dei capannoni, fabbricati viaggiatori, uffici e magazzini
- Impianti di sollevamento acque meteoriche
- Illuminazione esterna di piazzale, marciapiedi pensiline e sottopassi
- Viabilità stradali
- Impianti di sicurezza in galleria
- Impianti illuminazione di sicurezza nelle gallerie e stazioni interrate
- Illuminazione dei deviatoi
- Riscaldamento elettrico dei deviatoi (RED)
- Esecuzione impianto di terra
- Allacci e collegamenti elettrici bt, infilaggio cavi, posa cavidotti e dorsali, posa pozzetti.
- Illuminazione di emergenza di locali interni ai fabbricati, rampe, scale, sottopassi, banchine coperte da pensilina o scoperte
- Fornitura e posa di GE ausiliari
- Prove e verifiche tecniche
- Demolizioni

La regolamentazione dei suddetti impianti, oltre che dalle Leggi e dai Decreti Ministeriali cogenti dello Stato, è definita dalle prescrizioni dell'Ente distributore, Normative CEI, UNI, specifiche tecniche di interoperabilità (STI), Specifiche Tecniche RFI e Regolamenti del Parlamento Europeo.

7.2 RISCHI LEGATI ALLE LAVORAZIONI E MISURE DI SICUREZZA

- Per il rischio elettrocuzione si rimanda al paragrafo specifico (v. §9). In particolare, occorre assicurarsi di intervenire su apparecchiature, sia aeree che interrate, per le quali è stata verificata preventivamente l'assenza di tensione, utilizzare guanti di protezione durante la manipolazione e la posa dei cavi, indossare scarpe a sfilamento rapido e indumenti ad alta visibilità.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	181

- Occorre utilizzare utensili elettrici portatili con interruttore incorporato. Sono preferibili quelli a involucro esterno in materiale isolante; se l'involucro è metallico, occorre che vi sia un isolamento supplementare di sicurezza tra le parti interne in tensione e l'involucro.
- Durante le operazioni occorre tenere nelle immediate vicinanze un estintore adeguato alla lavorazione da svolgere. Per ulteriori dettagli sul rischio incendio si rimanda al paragrafo specifico (v. §9).
- Porre attenzione alla movimentazione dei carichi, procedendo a mano solo qualora il peso sia contenuto nei limiti previsti dall'All. XXXIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. In caso contrario utilizzare attrezzature ausiliarie o chiedere l'intervento di altri addetti, in modo da distribuire uniformemente il carico fra tutti e verificando che il percorso da seguire sia libero da ostacoli.
- Per le prescrizioni legate al rischio di caduta dall'alto durante il fissaggio dei corpi illuminanti o l'infilaggio dei cavi lungo le pareti e il soffitto, si rimanda al paragrafo specifico (v. §9).
- La fornitura e posa di Gruppi Elettrogeni (GE) ausiliari deve avvenire con idoneo mezzo di sollevamento (autogrù, autocarro con gruetta). Per le manovre di entrata il mezzo di trasporto deve tenere accesi il girofaro ed il segnale acustico nelle retromarce; qualora fosse necessario le manovre vanno supportate da moviere. L'autocarro sosterrà in prossimità dell'area di destinazione del GE e prima di movimentare il carico il conducente posizionerà gli stabilizzatori del mezzo. Durante il sollevamento le oscillazioni del GE sono controllate da due addetti con l'ausilio di funi guida installate precedentemente al sollevamento. Il carico viene in seguito sistemato su un transpallet o paranco per la trASLazione fino all'area di destinazione. Le funi e catene di sollevamento utilizzate in questa fase devono essere sottoposte al previsto controllo trimestralmente con esito positivo, prima dell'impiego in cantiere.
- Nel caso di interferenza con il servizio viaggiatori, l'Appaltatore dovrà predisporre una programmazione di dettaglio delle lavorazioni interferenti, in maniera da arrecare ai fruitori il minimo disagio possibile.
- Nel caso di interferenza con l'esercizio ferroviario, si faccia riferimento al §10 del presente documento.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	182

8 IMPIANTI INDUSTRIALI E TECNOLOGICI

Le indicazioni di sicurezza qui richiamate e ricordate afferiscono agli oneri dell'Appaltatore; diversamente, l'individuazione, l'analisi e la valutazione dei rischi specifici propri dell'attività delle imprese esecutrici e dei lavoratori autonomi, approfonditi in relazione alle caratteristiche dello specifico cantiere e delle possibili attività interferenti, saranno invece oggetto di un esame dettagliato da parte del CSP all'interno della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

8.1 PREMESSA

Le tipologie di impianti industriali e tecnologici sono i seguenti:

- Impianti safety: indicativamente suddivisibili in:
 - impianti speciali di spegnimento incendi (schiuma, polvere, ecc.);
 - impianto idranti/naspi;
 - impianto sprinkler/diluvio;
 - impianto di spegnimento automatico a gas;
 - impianto di rilevazione incendi;
 - impianto di rivelazione gas tossici/esplosivi;
 - impianti controllo fumi;
 - sistemi di protezione passiva in galleria.
- Impianti security: indicativamente suddivisibili in:
 - impianto TVCC;
 - impianto controllo accessi/antintrusione.
- Impianti meccanici: indicativamente suddivisibili in:
 - impianto HVAC;
 - impianto idrico-sanitario;
 - impianto drenaggio/sollevamento acque/depurazione acque reflue;
 - ascensori e montacarichi;
 - scale mobili e tappeti mobili;
 - Fire Fighting Point.
- Impianti industriali, merci e manutenzione: come impianti di lavaggio e sanificazione, impianti speciali, ecc..

Le diverse tipologie di impianto sopra elencate potranno essere installate sia all'interno di fabbricati (stazione, fermata, fabbricati tecnologici, ecc.), sia in linea (come ad esempio nel caso dei Fire Fighting Point o dei sistemi di protezione passiva in galleria).

8.2 RISCHI LEGATI ALLE LAVORAZIONI E MISURE DI SICUREZZA

- Prima di iniziare ogni attività come durante l'allestimento delle aree di intervento deve essere svolta una ricognizione dei luoghi di lavoro al fine di individuare la presenza di eventuali ulteriori servizi elettrici aerei o interrati e stabilire le idonee precauzioni per evitare possibili contatti diretti o indiretti con elementi in tensione. Sarà cura dell'Appaltatore verificare presso gli Enti gestori, preventivamente



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	183

all'installazione del cantiere ed all'avvio delle attività lavorative, l'esatto posizionamento e/o la presenza di reti interrato o aeree costituenti interferenza (v. §2.3).

- È necessario organizzare le attività di realizzazione degli impianti industriali e tecnologici, in particolare all'interno dei fabbricati, in modo da escludere la compresenza di squadre specialistiche diverse nelle aree di intervento. L'accesso a ciascun ambiente di lavoro dovrà essere sbarrato con barriere in ferro estensibili con apposta la segnaletica antinfortunistica. Al termine delle lavorazioni di propria competenza, ogni capo squadra dovrà verificare che tutti i materiali di risulta e gli sfridi di lavorazione siano stati allontanati e che non sussistano situazioni di rischio per altre squadre impiantistiche che si alternano nello sviluppo dei lavori. In generale, le lavorazioni nei fabbricati dovranno avere inizio solo a seguito del completamento delle lavorazioni edili.
- Nell'area di lavoro interna ai fabbricati e nelle aree di movimentazione di materiali non è da escludere la presenza di più squadre operative. Al fine di evitare la compressione degli spazi operativi e di manovra dei mezzi, il Direttore di Cantiere deve organizzare ed assegnare preventivamente le aree disponibili, nonché il deposito temporaneo di materiali e attrezzature di lavoro in modo da evitare sovrapposizioni ed ingombri eccessivi. A tale scopo, dovrà predisporre un programma di arrivo dei materiali che consenta la fornitura solo di quelli strettamente necessari per lo svolgimento delle attività, circoscritte ad un numero limitato di giornate lavorative.
- È necessario mantenere sgombre da materiali e attrezzature non pertinenti alle lavorazioni in atto le aree di lavoro, onde evitare il rischio di cadute a livello.
- È necessario mantenere i percorsi adibiti alla movimentazione dei materiali liberi da ogni ingombro.
- Le lavorazioni in luoghi chiusi dovranno svolgersi limitando la produzione di rumori e polveri. Laddove non fosse possibile, saranno da evitare lunghi periodi di esposizione per gli addetti predisponendo un programma di turnazioni.
- Laddove ci si trovi ad operare in ambienti sospetti di inquinamento o confinati, si veda il §9.3 del presente documento.
- Dopo eventuali attività di saldatura svolte all'interno degli ambienti, si dovrà effettuare una abbondante areazione, se necessario anche del tipo forzata, prima di autorizzare l'ingresso ad addetti di altre attività specialistiche. La stessa prescrizione vale nel caso in cui siano utilizzati, ad esempio, collanti o processi di fusione a caldo per la giunzione delle tubazioni.
- Le attività da svolgersi in posizioni sopraelevate (> 2m) potranno svolgersi con l'ausilio di trabattelli e/o ponteggi. Utilizzare trabattelli omologati, conformemente alle prescrizioni dell'art 140 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., per lo svolgimento delle attività in elevazione. Il trabattello dovrà essere installato seguendo le indicazioni contenute nel proprio manuale d'uso e manutenzione; prima dell'utilizzo il Preposto dovrà verificare il corretto montaggio dell'attrezzatura (v. §3 e 9). Il trabattello potrà essere spostato solo in assenza di addetti o carichi in sommità, controllando che il piano di appoggio sia stabile e livellato e che non vi siano interferenze con altre strutture. Utilizzare ponteggi a norma che dovranno essere montati, usati e smontati nel rispetto delle indicazioni riportate nel proprio libretto d'uso e nell'apposito Piano (Pi.M.U.S.), così come prescritto dall'art. 136 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. L'utilizzo di soluzioni miste (telai e tubo e/o giunto), in difformità con lo schema di montaggio previsto, prevede la redazione di un progetto firmato da tecnico abilitato (v. §3 e 9).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	184

- In tutte le posizioni sopraelevate non protette, i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso (DPI) oppure dovranno essere predisposti idonei sistemi di protezione collettiva (ad es. parapetti).
- Materiali e attrezzature dovranno essere tenuti nelle apposite custodie o contenitori nelle posizioni di lavoro in quota per evitare che cadano dall'alto.
- Movimentare a mano solo carichi il cui peso sia contenuto nei limiti previsti dall'All. XXXIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. In caso contrario utilizzare attrezzature ausiliarie quali carrelli gommati, transpallet od altri mezzi, oppure chiedere l'intervento di altri addetti, in modo da distribuire uniformemente il carico fra tutti e verificando che il percorso da seguire sia libero da ostacoli.
- Le attività svolte all'interno dei fabbricati espongono gli addetti al rischio di elettrocuzione/folgorazione per contatto accidentale con parti attive o presunte disattive. Tali lavorazioni devono essere eseguite attuando le seguenti prescrizioni di carattere generale:
 - la protezione degli addetti dai rischi di natura elettrica deve basarsi sull'isolamento e/o sulla messa a terra preventiva delle attrezzature;
 - i collegamenti di terra delle apparecchiature devono avere un'ottima conducibilità elettrica, devono essere realizzati a regola d'arte e verificati periodicamente per accertarne lo stato di conservazione e di efficienza;
 - deve essere presa visione dello schema di impianto ed è obbligatorio utilizzare i DPC previsti (ad es. pedane isolanti e guanti dielettrici);
 - si deve verificare che i cavi elettrici di alimentazione delle apparecchiature non costituiscano intralcio per operatori e mezzi e si deve controllare ad ogni uso l'integrità di tutti i cavi elettrici; i cavi devono, per quanto possibile, essere posizionati lungo il perimetro delle tramezzature e, qualora posizionati in senso trasversale al percorso comune degli addetti, devono essere segnalati e ricoperti con protezioni in plastica. È vietato l'uso di prese a "grappolo".
- Le prese di corrente per l'alimentazione delle attrezzature elettriche devono essere esclusivamente derivate dal quadro principale dell'impianto elettrico di cantiere o dai quadri locali tipo ASC certificati per l'uso in Cantiere e derivati dal quadro principale. Esse devono essere sistemate in modo da non costituire intralcio alla normale circolazione o attività lavorative e da non essere danneggiate. Ogni utenza deve essere collegata ad una sola presa dedicata del quadro elettrico di tipo ASC, di tipo interbloccato e sotto protezione magnetotermica e differenziale. È necessario utilizzare utensili elettrici portatili con interruttore incorporato e verificare l'idoneità dei loro dispositivi di protezione elettrica.
- Gli attrezzi elettrici devono avere l'impugnatura ricoperta di materiale isolante, devono essere in perfetto stato di manutenzione, conformi a quanto prescritto dalla normativa CEI e marcati CE. Le scarpe antinfortunistica indossate dagli elettricisti e i guanti, devono essere del tipo dielettrico.
- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti elettrici dovranno avvenire in regime di toltensione. Verificare, preventivamente, mediante tester, l'assenza di corrente.
- Durante le lavorazioni che comportano l'utilizzo di macchine operatrici è necessario verificare che il raggio d'azione dei bracci o delle macchine stesse non invada, a causa di manovre errate, la sagoma viaria del cantiere o la sagoma di libero transito di mezzi rotabili o non intercetti la linea in tensione,



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	185

considerando il carico da movimentare e l'eventuale massima oscillazione dei bracci meccanici. In ogni caso, è necessario assistere le operazioni con l'ausilio di uomini a terra.

- I mezzi operativi e/o le parti mobili di essi devono essere disposti e mantenuti a distanza di sicurezza (Tab. 1 - All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. o, laddove applicabile, L.191/74) dalla linea di contatto del binario più prossimo. In caso contrario si prescrive l'interruzione della circolazione sul binario interferente (v. §9 e 10).
- Garantire all'interno dei locali oggetto d'intervento un livello di illuminamento di almeno 200 lux.
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera, sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- Occorre verificare che gli elementi da sollevare siano opportunamente imbracati e che non siano superati i limiti di portata massima prevista dai mezzi. Funi e catene, utilizzate per il sollevamento materiali, devono essere in perfette condizioni e regolarmente sottoposte alle verifiche trimestrali con esito positivo.
- Le operazioni di sollevamento dei materiali dovranno avvenire in modo tale da evitare l'eccessiva oscillazione dei carichi sospesi e disponendo l'interruzione delle stesse in presenza di condizioni meteorologiche particolarmente avverse (vento, pioggia, scarsa visibilità).
- I mezzi ed autoveicoli all'interno dell'area ferroviaria e dell'area cantiere dovranno procedere a passo d'uomo. Le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC (v. §9 e 10).
- Prima di procedere al posizionamento dei macchinari l'Impresa Affidataria dovrà verificare mediante sopralluoghi e, dove necessario, mediante prove di carico, l'effettiva portanza e compattezza del terreno. In ogni caso, si dovranno prevedere degli stabilizzatori degli automezzi e, dove fosse necessario, delle piastre metalliche per ripartire il carico e le sollecitazioni su una superficie più ampia.

Parte delle attività potranno essere svolte in adiacenza e/o con occupazione temporanea della sede ferroviaria. Le attività di cantiere dovranno essere eseguite assicurando gli operatori dai rischi tipici delle lavorazioni da svolgere in interferenza con l'esercizio ferroviario (v. §10). In altri casi, potrebbe essere necessario operare in presenza di traffico veicolare (v. §11). Per i lavori a eseguire in galleria, si faccia riferimento al §3.11.

A seconda dei materiali utilizzati, delle tipologie di lavorazioni eseguite e dal luogo di lavoro, potranno essere presenti alcuni dei rischi di carattere generale descritti al §9 del presente documento.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	186



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	187

9 RISCHI DI CARATTERE GENERALE

9.1 PREMESSA

Di seguito sono indicati i principali fattori di rischio presenti in cantiere, sottolineando che la magnitudine di rischio risulta in ogni caso condizionata dalle condizioni specifiche e contingenti del cantiere e che la contemporanea presenza di più fattori di rischio può agire come moltiplicatore del rischio stesso.

Se non altrimenti specificato, le prescrizioni riportate nei paragrafi seguenti sono da ritenersi a carico dell'Impresa esecutrice e delle altre imprese esecutrici che realizzeranno i lavori.

9.2 PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO E RELATIVE MISURE DI SICUREZZA

Per poter affrontare le situazioni di emergenza, è necessario disporre di una serie di recapiti telefonici, il cui elenco dovrà essere completato ed affisso in maniera chiara e ben visibile nei vari cantieri.

9.2.1 Rischio fisico

9.2.1.1 Rischio seppellimento, sprofondamento

Si dovranno adottare tecniche di scavo adeguate alle circostanze, e tali da garantire anche la stabilità di edifici e delle opere preesistenti.

Gli scavi dovranno essere realizzati e armati come richiesto dal progetto in relazione alla natura del terreno e alle altre circostanze influenti sulla stabilità comunque in modo da impedire slittamenti, frane, crolli e da resistere a spinte pericolose, causate anche da piogge, infiltrazioni, cicli di gelo e disgelo.

La messa in opera manuale o meccanica delle armature dovrà, di regola, seguire immediatamente l'operazione di scavo. Dovranno essere predisposti percorsi e mezzi per il sicuro accesso ai posti di lavoro e per il rapido allontanamento in caso d'emergenza. La presenza di scavi aperti dovrà essere in tutti i casi adeguatamente segnalata.

Sul ciglio degli scavi dovranno essere vietati i depositi di materiali, il posizionamento di macchine pesanti o fonti di vibrazioni e urti, il passaggio e la sosta di veicoli.

Ove si operi sul fondo di uno scavo, dovrà essere prevista la sorveglianza di un addetto situato all'esterno dello scavo stesso.

Per i terreni lavorati a superficie inclinata, in trincea ed in rilevato devono essere effettuati dei controlli periodici della stabilità del terreno, soprattutto a seguito di lavorazioni limitrofe con altri mezzi operativi.

In caso di previsioni di forti precipitazioni, fango o di instabilità dovuta a lavorazioni limitrofe o a incoerenza del terreno, le scarpate e devono essere protette ed adeguatamente sostenute da armature o puntellamenti.

I lavori in scavi devono essere sospesi durante eventi metereologici che possano influire sulla stabilità dei terreni; la stabilità delle pareti e delle protezioni dello scavo devono essere verificate prima della ripresa delle lavorazioni.

Prima dell'esecuzione di lavori di scavo dovranno essere individuate e segnalate le aree destinate allo scarico e/o deposito del materiale di risulta o di materiale destinato alla lavorazione.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	188

L'impresa che dovrà effettuare movimentazioni e/o depositi indicherà nel POS le modalità per la realizzazione in sicurezza delle operazioni e le misure di coordinamento prescrittive per altre lavorazioni interferenti.

Nell'organizzazione dell'area di deposito di materiali sciolti, dovranno essere analizzate:

- le condizioni dei terreni e loro preparazione che dovrà essere adeguata ai carichi previsti;
- l'individuazione di aree differenziate per le diverse tipologie di materiale tenendo conto dei lavori da svolgere;
- il dimensionamento delle aree relativamente alla quantità di materiale da depositare;
- le modalità di accesso e circolazione nelle aree tenendo conto della loro evoluzione nel tempo;
- le misure da prendere per evitare il franamento: natural declivio, armature e/o consolidamento;
- la segnalazione delle aree e gestione delle protezioni durante e dopo le operazioni di scarico: lo scarico avverrà sotto sorveglianza di personale addetto alla segnalazione e all'ausilio nelle manovre; durante le operazioni di scarico il personale addetto dovrà tenersi a distanza di sicurezza, e le protezioni dovranno essere sempre sufficienti a mantenere le condizioni di sicurezza;
- il posizionamento di protezioni per le aree di deposito e la compattazione e sistemazione del materiale stesso dovranno essere fatti con continuità in relazione all'accumulo dei materiali, in modo da assicurare costantemente la stabilità dei materiali depositati.

Prima dell'inizio dei lavori l'impresa dovrà ottenere, ove previsti, i permessi necessari per il deposito. Tale documentazione dovrà essere resa disponibile a richiesta del coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione. L'impresa che gestisce le aree dei depositi, indicherà nel POS le modalità con le quali realizzerà le suddette misure di prevenzione e protezione per i propri addetti e regolamerterà accessi e circolazione e lavorazioni di altre imprese che dovessero accedere alle aree in gestione.

Lo stazionamento dei mezzi per operazioni di carico e scarico, getti con autobetoniere, operazioni di sollevamento deve avvenire su aree precedentemente controllate ed eventualmente consolidate e rese idonee a sopportare il carico dei mezzi che durante il loro funzionamento possono essere sottoposti a vibrazione e trasmettere vibrazioni all'area di stazionamento.

In caso di posizionamento di mezzi in prossimità di dislivelli, per eseguire lavorazioni sia sullo stesso livello di posa del mezzo che su livelli diversi, i bordi di tale dislivello saranno adeguatamente segnalati e se necessari protetti dai rischi di ribaltamento nel vuoto.

Piastre carrabili saranno poste in opera per garantire la stabilità su passaggi sconnessi o piccoli dislivelli che possono compromettere la stabilità dei mezzi in transito.

In funzione della resistenza del terreno di appoggio piastre per la ripartizione dei carichi di dimensioni e resistenza adeguate saranno poste in opera per evitare lo sprofondamento ed il ribaltamento dei mezzi addetti alle lavorazioni.

Le rampe di accesso alle zone di scavo o di lavoro devono avere larghezza e pendenza adeguate a garantire la sicurezza dei transiti previsti; le rampe dovranno essere dimensionate anche in rapporto allo sforzo frenante previsto. I lati liberi devono essere protetti contro la caduta nel vuoto del personale in transito.

In relazione ai lavori da eseguire ed alle condizioni al contorno (altre lavorazioni, operazioni di supporto alla produzione condizioni meteo/climatiche, presenza di scavi aperti, ecc., ristrettezza dell'area di lavoro) l'impresa effettuerà la scelta dei mezzi idonei e ne organizzerà lo spostamento ed il posizionamento, dandone evidenza nel POS.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	189

L'impresa che gestirà la mobilità in cantiere, indicherà nel POS le modalità di utilizzo prescritte per la stessa viabilità e le eventuali misure di coordinamento necessarie.

9.2.1.2 *Rischio annegamento*

Nelle attività che espongono a rischi di annegamento dovranno essere prese misure adeguate ad evitare tale rischio.

I lavori superficiali o di escavazione nel letto o in prossimità di corsi o bacini d'acqua o in condizioni simili dovranno essere programmati tenendo conto delle variazioni del livello dell'acqua e prevedendo mezzi per la rapida evacuazione. Dovrà essere approntato un programma di pronto intervento per il salvataggio delle persone sorprese da irruzioni d'acqua o cadute in acqua e previste le attrezzature necessarie. Le persone esposte a tale rischio dovranno indossare giubbotti insommergibili.

Gli esposti al rischio, gli incaricati degli interventi di emergenza e tutti gli addetti al cantiere dovranno essere informati e formati sul comportamento da tenere e addestrati in funzione dei relativi compiti.

Per quanto attiene il rischio di natura idrologica, si dovranno prendere accordi con la Protezione Civile inoltrando richiesta scritta affinché la Prefettura avvisi l'Impresa/e in caso di segnalazioni di rischio da parte del Servizio Meteorologico della Regione competente.

Nei lavori con presenza di acque ferme o affioranti in fossi e scavi sono da predisporre apparecchiature per l'aggettamento e l'allontanamento delle acque.

In caso di inquinamento di corsi o bacini d'acqua, si dovrà verificare il potenziale rischio biologico conseguente all'allagamento dell'area di lavoro.

Particolare attenzione dovrà essere posta nel caso di possibili allagamenti di opere in sotterraneo o di scavi, conseguenti ad eventi meteorici estremi o in occasione di interruzioni o malfunzionamenti dei sistemi di drenaggio ed aggettamento di falda, quando presenti.

In caso di annuncio di eventi meteorologici che possano comportare rischi le attività lavorative dovranno essere sospese.

In occasione di sospensione e/o successiva ripresa lavori in zone con presenza di acque (anche in conseguenza di precipitazioni) dovranno essere predisposte misure di protezione collettive quali sbarramenti, parapetti, segnalazioni anche luminose e segnaletica di avvertimento.

In occasione di successiva ripresa lavori prima dell'accesso alle zone suddette dovrà essere verificata la sussistenza delle condizioni di sicurezza e dovranno essere fatte preventive verifiche dello stato dei luoghi e delle condizioni di sicurezza prima della ripresa dei lavori.

I lavoratori che effettueranno tali verifiche dovranno essere assicurati mediante protezioni idonee contro il rischio di caduta nelle zone da controllare, pertanto i presidi messi in atto precedentemente dovranno avere solidi punti di ancoraggio per aggancio di DPI anticaduta. Tali controlli non potranno essere effettuati da un solo lavoratore e dovranno essere disponibili salvagente e funi precedentemente preparati ed assicurati.

9.2.1.3 *Rischio caduta dall'alto*

La caduta dall'alto è il principale fattore di rischio nel settore delle costruzioni.

Le misure di prevenzione, atte a ridurre tale rischio, sono generalmente costituite da parapetti di trattenuta, applicati a tutti i lati liberi di travi, impalcature, piattaforme, ripiani, balconi, passerelle, passaggi sopraelevati, scavi, ecc..



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	190

Qualora risulti impossibile l'applicazione di tali protezioni dovranno essere adottate misure collettive o individuali atte ad arrestare, con il minore danno possibile, le cadute. A seconda dei casi possono essere utilizzate: superfici di arresto costituite da tavole in legno o materiali semirigidi, reti o superfici di arresto molto deformabili, dispositivi di protezione individuale (cinture/imbracature di sicurezza) assicurati a punti di aggancio preventivamente individuati.

Lo spazio corrispondente al percorso di caduta (mai superiore ad 1,50 m) dovrà essere reso preventivamente libero da ostacoli che possano interferire con le persone in caduta.

Durante le fasi di allestimento e di smontaggio delle opere provvisorie dovrà essere previsto l'utilizzo d'idonei DPI opportunamente vincolati.

Per i lavori in altezza (di norma con un dislivello di altezza superiore a 2 m o in condizioni particolari) dovranno essere utilizzati impalcati di piattaforme di lavoro, trabattelli e ponteggi.

L'impresa che dovrà effettuare lavori in altezza indicherà nel POS le modalità per la realizzazione delle operazioni in sicurezza.

Per le operazioni che presentano rischi di caduta dall'alto (scavi, canali, pozzi, aperture negli impalcati, nei solai, nei giunti tra parti in costruzione, ecc.), le misure di protezione saranno, indicativamente:

- chiusura fissa che sopporti il carico di passaggio o il traffico del cantiere (tavolato continuo);
- parapetti completi su tutto il perimetro;
- segnaletica aggiuntiva di avvertimento (non sostitutiva delle precedenti misure di prevenzione);
- eventuali DPI di protezione contro le cadute dall'alto.

Il collegamento verticale ad altri piani di lavoro sarà realizzato con scale prefabbricate fisse dotate di parapetti.

Alla ripresa di lavori dopo pause dovute a festività, eventi meteo climatici a carattere temporalesco e nevoso, urti e o incidenti che possano avere effetto sulla stabilità complessiva delle strutture dovranno essere verificati gli apprestamenti di sicurezza in opera prima dell'accesso del personale.

Gli addetti che eseguiranno i controlli e i ripristini dovranno effettuarli in condizioni di sicurezza.

La costruzione e l'impiego dei ponteggi fissi sono disciplinati dalla Sezione V del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

I ponteggi che superano i 20 m di altezza o che presentano difformità dagli schemi di montaggio previsti nei documenti di omologazione devono essere corredati da progetto esecutivo firmato da tecnico abilitato.

Nei cantieri in cui vengono usati ponteggi deve essere tenuta ed esibita, a richiesta degli Organi di Vigilanza, copia della documentazione di cui al comma 6 dell'art. 131 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e copia del piano di montaggio, uso e smontaggio (P.I.M.U.S.).

Nell'art. 136 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. viene stabilito che il datore di lavoro assicura che i ponteggi siano utilizzati (montaggio, smontaggio e trasformazione) da maestranze opportunamente formate solo sotto la diretta sorveglianza di un preposto conformemente a quanto indicato dal P.I.M.U.S.; il preposto per svolgere tale incarico deve aver seguito appositi corsi di formazione in ottemperanza all'Allegato XXI del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. Il preposto, essendo gerarchicamente e funzionalmente sovraordinato ai lavoratori che effettuano le attività ed essendo persona di specifiche competenze professionali al quale il datore di lavoro fa ricorso, non può che coincidere con la figura più generale di preposto prevista dall'organizzazione aziendale (art. 2 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

Pertanto, qualora nel cantiere di competenza sia previsto l'utilizzo dei ponteggi, il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione dovrà verificare che il preposto suddetto sia in possesso della formazione di cui all'Allegato XXI e di quella più generale di cui all'art. 37 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	191

Parapetti normali dotati di tavola fermapiede devono essere allestiti su rampe pedonali e zone di passaggio con altezza superiore a 50 cm.

Si deve considerare la necessità di protezioni stabili (es.: New Jersey) nei tratti di percorso pericolosi (curve, dislivelli, ecc.).

Le opere provvisorie saranno mantenute in opera fino alla realizzazione di protezioni definitive o all'eliminazione del rischio.

Per la posa in opera e la rimozione delle suddette protezioni stabili, dovranno essere disponibili altre strutture provvisorie esterne tipo trabattelli, ponteggi o piattaforme di lavoro elevabili o agganci per dispositivi di sicurezza.

Gli accessi alle opere in costruzione in elevazione (muri, spalle, pile, impalcati di viadotti, ecc.) dovranno essere effettuati mediante ponteggi comprensivi di scalette sfalsate tra i piani con protezione sul varco o in alternativa per altezze limitate (inferiori ai 3 m) con l'utilizzo di scale prefabbricate.

Nelle operazioni di montaggio di elementi prefabbricati devono essere adottate le modalità di protezione contro la caduta di persone indicate nella Circolare del Ministero del Lavoro n. 13/82 "Istruzioni per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nella produzione, trasporto e montaggi di elementi prefabbricati in c.a. e c.a.p." che devono essere riportate nei documenti antinfortunistici e nelle istruzioni scritte ivi previsti e inseriti nel POS.

Nelle operazioni di costruzione in conglomerato cementizio armato eseguite con l'impiego di casseforme a tunnel e mensole metalliche in disarmo o similari di cui alla Circolare del Ministero del Lavoro n. 15/80 "Istruzioni tecniche per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle costruzioni in conglomerato cementizio armato eseguite con l'impiego di casseforme a tunnel e mensole metalliche in disarmo (e sistemi similari)" devono essere prese in considerazione ed applicate le modalità di protezione contro la caduta di persone indicate nel dettato normativo.

Tali prescrizioni devono essere riportate nei documenti di sicurezza previsti e inserite nel POS.

Le prescrizioni di sicurezza previste per le diverse fasi di lavoro e che sono state adottate dall'impresa o che richiedono azioni di coordinamento che devono essere chiaramente richieste ed esplicitate (tipo sbarramento o interdizione a terzi di aree di lavoro durante le operazioni di montaggio) devono essere riportate nei documenti antinfortunistici e nelle istruzioni scritte ivi previste e nel POS.

L'impresa avrà obbligo di mantenere sempre efficienti le prescritte misure di sicurezza.

Prima dell'inizio dei lavori l'impresa che esegue lavori di montaggio, che preveda lo stazionamento dei lavoratori in quota, dovrà illustrare nel POS le modalità operative di esecuzione sia delle demolizioni che delle ricostruzioni tenendo conto di quanto già prescritto in ordine a lavori di sollevamento, montaggio e prefabbricazione, e misure generali contro la caduta dall'alto.

Durante le operazioni di costruzione e/o montaggio dovranno essere garantite le condizioni di stabilità delle parti in costruzione con la realizzazione di opere di sostegno e puntellamenti.

In caso di uso di strutture di sostegno nel POS si dovrà:

indicare le modalità di realizzazione della struttura provvisoria che sarà calcolata per il sostegno e la stabilità di insieme delle parti in costruzione e dell'impalcato;

presentare in originale e produrre in copia il progetto redatto e firmato da professionista abilitato per la costruzione della struttura integrando nel POS le informazioni relative alla sicurezza di tutte le fasi costruttive;

in base all'art 111, punto 8, del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., il datore di lavoro dispone affinché sia vietato



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	192

assumere e somministrare bevande alcoliche e superalcoliche ai lavoratori addetti ai cantieri temporanei e mobili e ai lavori in quota.

9.2.1.4 Rischio incendio e/o esplosione

Le prescrizioni per la tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori che possono essere esposti al rischio di atmosfere esplosive sono riportate nel Capo I del Titolo XI del D. Lgs.81/2008 e s.m.i..

Nei lavori effettuati in presenza di sostanze combustibili, infiammabili e/o esplosive, dovranno essere adottate le misure atte ad impedire i rischi conseguenti. In particolare:

le attrezzature e gli impianti dovranno essere di tipo idoneo all'ambiente in cui si dovrà operare e alle attività che si dovranno svolgere;

deve essere valutata la presenza di macchine, motori e fonti di calore eventualmente preesistenti negli ambienti;

non dovranno essere contemporaneamente eseguiti lavori la cui interferenza può innescare esplosioni o incendi;

gli addetti dovranno portare calzature ed indumenti che non consentano l'accumulo di cariche elettrostatiche o la produzione di scintille;

nelle aree a rischio dovranno essere predisposti estintori idonei per la classe di incendio prevedibile;

dovrà essere vietato l'accumulo di materiali combustibili/infiammabili nelle aree soggette a rischio;

in prossimità degli accessi e nelle aree a rischio dovranno essere posti cartelli indicanti il pericolo.

Per quanto attiene la prevenzione degli incendi si sottolinea inoltre che:

è vietato conservare in magazzini, depositi ed armadi, liquidi infiammabili e altre sostanze pericolose in genere. I materiali suddetti dovranno sempre essere conservati negli appositi locali individuati tramite cartelli e dotati di presidi antincendio;

è assolutamente vietato fumare in vicinanza di materiali infiammabili e, in modo particolare, durante operazioni di travaso di benzina, alcool, carburanti o altri liquidi infiammabili, anche se all'aperto. È inoltre vietato fumare ed accendere fuochi nei locali destinati a magazzino;

è assolutamente vietato gettare fiammiferi o mozziconi di sigarette nei cestini della carta, nelle pattumiere, dalle finestre, nelle griglie, nei chiusini, e nei luoghi ove, comunque, potrebbero entrare in contatto con sostanze o residui infiammabili, combustibili e gas esplosivi;

è vietato usare abiti da lavoro imbevuti di grasso, olio, benzina, vernici, solventi, sostanze chimiche, ecc.;

è tassativamente vietato pulire gli indumenti con sostanze infiammabili;

è vietato appendere il vestiario presso radiatori, focolai o fuochi accesi;

è vietato abbandonare stracci imbevuti d'olio, grassi, rifiuti, imballi, ecc., che dovranno essere dovunque rimossi e raccolti in speciali recipienti, posti in punti bene individuati per tale scopo;

è vietato ai non addetti intervenire in qualsiasi modo sugli impianti elettrici, sia interni che esterni, o realizzare collegamenti volanti;

è vietato effettuare la manipolazione di sostanze infiammabili in prossimità di fonti di innesco (calore scintille, fuochi, ecc.);

è vietato far funzionare attrezzi a scintillio in luoghi chiusi, dove sono possibili o si avvertono saturazioni di vapori di sostanze infiammabili;

è necessario manipolare con prudenza la benzina, il petrolio, gli oli, le vernici e le sostanze infiammabili in



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	193

genere;

è necessario nei lavori a caldo con bitumi, catrami, asfalto e simili essere adottare misure contro i rischi di traboccamento delle masse calde dagli apparecchi di riscaldamento e dai recipienti per il trasporto;

è necessario eseguire la manipolazione di materie infiammabili preferibilmente all'esterno o predisponendo un'adeguata areazione nel locale ove si opera.

L'Impresa esecutrice provvederà inoltre che vengano rispettate le seguenti norme:

dovranno essere allontanati tutti i liquidi infiammabili e combustibili non strettamente necessari alle lavorazioni in corso;

sarà vietato durante le lavorazioni con fiamme libere il trasferimento, la manipolazione o il drenaggio di ogni liquido infiammabile o combustibile;

sarà vietata l'apertura di tubazioni o recipienti che possono provocare l'emissione di vapori e solventi se non preventivamente bonificati;

sarà vietata la rimozione di fusti di liquidi infiammabili o combustibili, di cilindri di gas infiammabili e il drenaggio di serbatoi se non previa adozione di idonee misure di prevenzione;

tutti i combustibili solidi dovranno essere allontanati, ad una distanza di sicurezza valutata secondo le lavorazioni in corso, dal punto dove dovrà essere eseguito il lavoro;

dove non è possibile eseguire la rimozione dei combustibili solidi, questi dovranno essere protetti con adeguate schermature e/o coperture non infiammabili o combustibili.

In relazione all'uso di gas compressi l'impresa dovrà inoltre adottare le seguenti misure:

le bombole di gas compressi dovranno essere tenute in piedi, ancorate alle pareti o ad adeguati sostegni, al fine di evitarne la caduta; in alternativa dovranno essere collocate e vincolate negli appositi carrelli.

Nei lavori di taglio e saldatura:

sui rubinetti erogatori delle bombole o sulle derivazioni dovranno essere installate valvole di sicurezza omologate;

le tubazioni dovranno avere colori diversi a seconda del tipo di gas, al fine di evitare collegamenti errati;

le postazioni di lavoro dovranno essere dotate di estintore adeguato alle lavorazioni in corso;

non dovranno essere effettuati interventi con fiamme libere a meno di 5m. di distanza dalle bombole, dai generatori di acetilene e dai contenitori di gas;

è vietato fumare ed usare fiamme libere presso le bombole di gas, depositi di carburante, gasometri e depositi di materiale infiammabile;

gli impianti e gli apparecchi in pressione dovranno essere dotati di targhe indicanti i dati caratteristici nonché di libretti matricolati rilasciati dall'INAIL/ARPA in fase di costruzione o dopo il collaudo;

i recipienti di classe b) e c) dovranno essere accompagnati dalla documentazione di collaudo INAIL/ARPA per poter essere posti in esercizio;

non dovranno essere effettuati, senza preventiva bonifica, interventi di saldatura o taglio nei seguenti casi:

- su recipienti chiusi o tubazioni per i quali non sia stato preventivamente accertato il contenuto e l'utilizzo;
- su recipienti aperti o tubazioni che contengano materie che per effetto del calore, o gassificando, possano dare luogo a reazioni pericolose e esplosioni;
- in questi casi è obbligatorio isolare le tubazioni o il recipiente, aprire ed asportare le materie pericolose e i loro residui;

è obbligatorio adottare tutte le misure di sicurezza quale ad esempio l'uso di gas inerte;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	194

nel caso di lavori all'interno dei manufatti interrati è proibito il deposito di materiali infiammabili ed è vietato accendere fuochi.

Durante le operazioni di taglio e saldatura deve essere impedita la diffusione di particelle di metallo incandescente al fine di evitare ustioni e focolai di incendio. Gli addetti devono fare uso degli idonei dispositivi di protezione individuali.

Le imprese che effettueranno lavorazioni a rischio di incendio o esplosione o utilizzeranno dei prodotti infiammabili dovranno farne menzione nel loro Piano Operativo e dovranno allegare tutte le informazioni necessarie per l'organizzazione di misure di sicurezza antincendio.

Secondo quanto sarà concordato in occasione della riunione di coordinamento i datori di lavoro esecutori dovranno farsi parte diligente di fornire, a tutte le imprese contemporaneamente o successivamente operanti, quali comportamenti siano da tenere nei pressi di tali lavorazioni tenendo conto che se necessario è fatto obbligo a chi esegue i lavori di richiedere di isolare la zona di lavoro e di interdire l'accesso ad altre imprese. È altresì fatto obbligo all'impresa che esegue i lavori di segnalare nel POS e al CSE se, una volta che questi lavori sono terminati e l'impresa ha lasciato l'area alle successive lavorazioni sussistono ugualmente rischi di sviluppo di incendio per esempio per l'utilizzo e/o la messa in opera di materiale infiammabile.

Nel POS l'impresa indicherà le modalità con le quali realizzerà gli stoccaggi e la gestione dei materiali depositati nelle aree destinate a questo uso e come tali risultanti dal piano di installazione del cantiere. Gli spazi saranno attrezzati, se necessario con depositi chiusi realizzati e segnalati secondo la normativa vigente. Tutte le lavorazioni a rischio di incendio dovranno essere effettuate disponendo in prossimità estintori adatti per tipo e quantità allo specifico intervento.

9.2.1.5 Rischio derivante da sbalzi eccessivi di temperatura

Dovrà essere impedito lo svolgimento di attività che comportino l'esposizione a condizioni climatiche/microclimatiche estreme o a variazioni eccessive delle stesse.

Lo svolgimento di tali attività dovrà essere preceduto e accompagnato da una adeguata azione di informazione e formazione, previo accertamento, per attività non sporadiche, dell'idoneità degli addetti, dichiarata dal Medico Competente senza prescrizioni.

Quando i parametri velocità dell'aria (V.A.), umidità relativa (U.R.) e temperatura (T) determinano un clima/microclima esterno alla fascia del cosiddetto "benessere fisiologico" si dovranno prevedere misure tecnico-organizzative idonee (utilizzo di D.P.I., turnazione degli operai, ecc.)

Nel caso di lavorazioni in più ambienti con temperature molto differenti tra di loro (sbalzi di temperatura) si individueranno con appositi cartelli aree temperate denominate «punti di compensazione» dove il personale sosterrà un tempo sufficiente (di solito 15 minuti) per la termoregolazione.

Tali aree potranno essere dotate di armadietti per la custodia di abbigliamento da indossare o da togliere in dotazione ai lavoratori.

In caso di passaggio da ambienti caldi a ambienti freddi e ventilati dovrà essere predisposta una "camera calda" (bussola temperata o barriera) in modo da evitare che il personale sia investito improvvisamente da correnti di aria fredda.

In condizioni di caldo severo (ad esempio per cantieri estivi), i rischi derivanti dall'esposizione dei lavoratori a microclima caldo severo devono essere ridotti il più possibile compatibilmente con le esigenze lavorative. Gli addetti potranno essere protetti dalla radiazione solare diretta, almeno per le lavorazioni su postazioni di



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	195

lavoro fisse, mediante l'installazione di tettoie e pensiline. I mezzi d'opera dovranno essere dotati di cabine climatizzate. Andranno monitorate le previsioni e le condizioni meteorologiche soprattutto per quei lavori da svolgersi principalmente all'aperto. È opportuno prevedere una frequente turnazione degli addetti optando, laddove necessario, per turni notturni o in ore serali.

In particolare, laddove sia prevedibile la possibilità di ondate di calore (tarda primavera-estate), devono essere chiaramente definite le misure organizzative necessarie ad abbattere tale rischio e le stesse misure dovranno essere presenti anche nel POS. Ad esempio, in aggiunta a quanto già sopra definito per lavori in condizioni di caldo severo, potrà essere previsto un termometro ed un igrometro a disposizione del cantiere, potranno essere previste pause periodiche nelle ore più calde, si dovranno evitare lavori "isolati", potranno essere messi a disposizione idonei DPI (ad esempio, creme protettive solari o scarpe di sicurezza di modello estivo).

In condizioni di freddo severo è opportuno prevedere idonee misure organizzative (come, ad esempio, pause frequenti) rivolte a migliorare per quanto sia possibile le condizioni dei lavoratori.

9.2.1.6 *Rischio derivante da urti, colpi, impatti e compressioni*

Le attività che richiedono sforzi fisici violenti e/o repentini dovranno essere eliminate o ridotte anche attraverso l'impiego di attrezzature idonee alla mansione o con una diversa organizzazione del lavoro.

Le attrezzature manuali dovranno essere tenute in buono stato di conservazione ed efficienza e quando non utilizzate dovranno essere tenute in condizioni di equilibrio stabile (es. riposti in contenitori o assicurati al corpo dell'addetto) e non dovranno ingombrare posti di passaggio o di lavoro. Se non si possono proteggere altrimenti, le parti sporgenti di attrezzature, strutture in costruzione o simili devono essere segnalate con banda segnaletica e cartellonistica adeguata. I depositi di materiali in cataste, pile e mucchi dovranno essere disposti in modo da evitare crolli o cedimenti, permettere una sicura e agevole movimentazione e non ostacolare la normale viabilità.

Gli arredi e le attrezzature dei locali comunque adibiti a posti di lavoro dovranno essere disposti in modo da non intralciare la circolazione delle persone.

9.2.1.7 *Rischio derivante da punture, tagli e abrasioni*

Per ridurre il rischio di punture, tagli, abrasioni, il personale deve essere dotato di attrezzature idonee al lavoro da svolgere e saperle usare correttamente utilizzando gli attrezzi opportuni per eseguire l'attività. Al termine del lavoro deve essere effettuata un'accurata pulizia del posto di lavoro allontanando residui taglienti, facendo uso di mezzi meccanici o adeguati DPI. Se non si possono proteggere altrimenti, le parti sporgenti di attrezzature, strutture in costruzione o simili devono essere segnalate con banda segnaletica e cartellonistica adeguata. Tutti gli organi in movimento delle apparecchiature devono essere protetti contro i contatti accidentali. Dove non sia possibile eliminare il pericolo o non siano sufficienti le protezioni collettive (delimitazione delle aree a rischio), devono essere impiegati i DPI idonei alla mansione (calzature di sicurezza, guanti, grembiuli di protezioni, schermi, occhiali, ecc.).

9.2.1.8 *Rischio vibrazioni*

L'esecuzione delle lavorazioni può richiedere l'uso di martelli demolitori, di perforatrici, di escavatori, ecc.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	196

tutte macchine che trasmettono vibrazioni al corpo dell'operatore.

Le vibrazioni sono trattate dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. al Titolo VIII, Capo III.

I valori limite di esposizione e valori di azione sono indicati all'art. 201 dello stesso Decreto:

per le vibrazioni trasmesse al sistema mano-braccio;

per le vibrazioni trasmesse al corpo intero.

Nel caso di variabilità del livello di esposizione giornaliero va considerato il livello giornaliero massimo ricorrente. Nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 181 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., il Datore di lavoro valuta e, quando necessario, misura, i livelli di vibrazioni meccaniche cui i lavoratori sono esposti, tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:

il livello, il tipo e la durata dell'esposizione, ivi inclusa ogni esposizione a vibrazioni intermittenti o a urti ripetuti;

i valori limite di esposizione e i valori d'azione specificati nell'articolo 201;

gli eventuali effetti sulla salute e sulla sicurezza dei lavoratori particolarmente sensibili al rischio con particolare riferimento alle donne in gravidanza e ai minori;

gli eventuali effetti indiretti sulla sicurezza e salute dei lavoratori risultanti da interazioni tra le vibrazioni meccaniche, il rumore e l'ambiente di lavoro o altre attrezzature;

le informazioni fornite dal costruttore dell'attrezzatura di lavoro;

l'esistenza di attrezzature alternative progettate per ridurre i livelli di esposizione alle vibrazioni meccaniche;

il prolungamento del periodo di esposizione a vibrazioni trasmesse al corpo intero al di là delle ore lavorative, in locali di cui è responsabile;

condizioni di lavoro particolari, come le basse temperature, il bagnato, l'elevata umidità o il sovraccarico biomeccanico degli arti superiori e del rachide;

informazioni raccolte dalla sorveglianza sanitaria, comprese, per quanto possibile, quelle reperibili nella letteratura scientifica.

Qualora la valutazione (art.202 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) riscontri il superamento dei valori d'azione, il Datore di lavoro elabora ed applica un programma di misure tecniche o organizzative, volte a ridurre al minimo l'esposizione ed i rischi che ne conseguono, considerando in particolare quanto segue (art.203 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.):

altri metodi di lavoro che richiedono una minore esposizione a vibrazioni meccaniche;

la scelta di attrezzature di lavoro adeguate concepite nel rispetto dei principi ergonomici e che producono, tenuto conto del lavoro da svolgere, il minor livello possibile di vibrazioni;

la fornitura di attrezzature accessorie per ridurre i rischi di lesioni provocate dalle vibrazioni, quali sedili che attenuano efficacemente le vibrazioni trasmesse al corpo intero e maniglie o guanti che attenuano la vibrazione trasmessa al sistema mano-braccio;

adeguati programmi di manutenzione delle attrezzature di lavoro, del luogo di lavoro, dei sistemi sul luogo di lavoro e dei DPI;

la progettazione e l'organizzazione dei luoghi e dei posti di lavoro;

l'adeguata informazione e formazione dei lavoratori sull'uso corretto e sicuro delle attrezzature di lavoro e dei DPI, in modo da ridurre al minimo la loro esposizione a vibrazioni meccaniche;

la limitazione della durata e dell'intensità dell'esposizione;

l'organizzazione di orari di lavoro appropriati, con adeguati periodi di riposo, prevedendo opportune turnazioni degli addetti;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	197

la fornitura, ai lavoratori esposti, di indumenti per la protezione dal freddo e dall'umidità.

I lavoratori esposti a livelli di vibrazioni superiori ai valori d'azione sono sottoposti alla sorveglianza sanitaria. La sorveglianza viene effettuata periodicamente, di norma una volta l'anno o con periodicità diversa decisa dal Medico Competente con adeguata motivazione riportata nel documento di valutazione dei rischi e resa nota ai rappresentanti per la sicurezza dei lavoratori in funzione della valutazione del rischio. L'organo di vigilanza, con provvedimento motivato, può disporre contenuti e periodicità della sorveglianza diversi rispetto a quelli forniti dal Medico Competente.

I lavoratori esposti a vibrazioni sono altresì sottoposti alla sorveglianza sanitaria quando, secondo il Medico Competente, si verificano una o più delle seguenti condizioni: l'esposizione dei lavoratori alle vibrazioni è tale da rendere possibile l'individuazione di un nesso tra l'esposizione in questione e una malattia identificabile o ad effetti nocivi per la salute ed è probabile che la malattia o gli effetti sopraggiungano nelle particolari condizioni di lavoro del lavoratore ed esistono tecniche sperimentate che consentono di individuare la malattia o gli effetti nocivi per la salute.

9.2.1.9 Rischio scivolamento e caduta a livello

I percorsi pedonali interni al cantiere o di accesso all'area di lavoro dovranno sempre essere mantenuti sgombri da attrezzature, materiali, ecc. ed in condizioni di perfetta percorribilità. Le piste carrabili ed i percorsi per la movimentazione meccanica dei carichi dovranno essere previste in modo da evitare le interferenze con le piste pedonali e con le aree in cui si trovano le maestranze. Tutti gli addetti dovranno indossare calzature idonee in relazione all'attività svolta. I percorsi per la movimentazione dei carichi ed il dislocamento dei depositi devono essere scelti in modo da evitare quanto più possibile le interferenze con zone in cui si trovano persone. Per ogni postazione di lavoro è necessario individuare la via di fuga più vicina. Deve altresì provvedersi per il sicuro accesso ai posti di lavoro in piano, in elevazione e in profondità. Le vie d'accesso al cantiere e quelle corrispondenti ai percorsi interni dovranno essere illuminate secondo le necessità diurne e notturne e la normativa vigente.

9.2.1.10 Rischio elettrocuzione/folgorazione

Prima di iniziare le attività dovrà essere effettuata una ricognizione dei luoghi di lavoro al fine di individuare la eventuale presenza di linee elettriche aeree o interrate e stabilire le idonee precauzioni per evitare possibili contatti diretti o indiretti con elementi in tensione.

I percorsi e la profondità delle linee in tensione, interrate o in cunicolo, dovranno essere rilevati e segnalati in superficie. Dovranno essere predisposte dettagliate istruzioni scritte per i preposti e gli addetti ai lavori in prossimità di linee elettriche.

La scelta degli impianti e delle attrezzature elettriche per le attività edili dovrà essere effettuata in funzione dello specifico ambiente di lavoro, verificandone la conformità alle norme di Legge e di buona tecnica.

Non possono essere eseguiti lavori non elettrici in vicinanza di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla Tabella 1 dell'Allegato IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi. Si considerano idonee ai fini di cui al comma 1 art.83 D. Lgs.81/2008 le disposizioni contenute nelle pertinenti norme tecniche. Le distanze indicate si intendono quelle di sicurezza da parti attive



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	198

di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali in movimento, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche. . Le misure di sicurezza da attuare in caso di rischio elettrico sono prescritte ed integrate, per ciò che riguarda gli impianti ferroviari, anche al Capo IV della L. 191/74 e s.m.i..

Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, fermo restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:

- mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
- posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
- tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.

Il Datore di lavoro presenterà apposita dichiarazione con la quale attesta che il personale assegnato ad attività che presentano rischio elettrocuzione/fulgorazione è formato sui rischi connessi ai lavori in presenza di linee elettriche aeree in tensione e sulle modalità di protezione e toltà tensione da rispettare. Qualora vengano a mancare le condizioni per eseguire i lavori secondo le modalità sopra indicate, il Datore di lavoro chiederà la disalimentazione seguendo la Procedura prevista dalle Disposizioni di RFI.

Per il rischio elettrocuzione valgono le seguenti misure generali di prevenzione:

- tutte le condutture elettriche di trasporto, di alimentazione, di contatto e di distribuzione ed in genere le linee sotto tensione nonché le apparecchiature alle stesse connesse dovranno considerarsi permanentemente sotto tensione. Il loro contatto, anche indiretto, oppure il solo troppo avvicinarsi ad esse dovrà ritenersi mortale;
- prima di avvicinarsi con le suddette parti è rigorosamente prescritta un'adeguata protezione.
- non toccare qualsiasi filo metallico pendente potendo essere questo sotto tensione;
- durante la manipolazione o il trasporto di oggetti alti assicurarsi che questi non vadano ad interferire con la linea di contatto entro il limite di sicurezza. Il trasporto di cui sopra, dovrà essere eseguito, per quanto possibile, disponendo l'oggetto in posizione orizzontale;
- sarebbe opportuno che i mezzi dotati di sbraccio siano attrezzati con limitatori di manovra per evitare il contatto accidentale con le condutture aeree e gli apparati presenti in quota;
- nel caso si debbano eseguire scavi, sondaggi o quant'altro, si rende necessario conseguire preventiva autorizzazione dal personale RFI interessato e dopo che sia stata verificata la eventuale presenza di cavi interrati e sotto tensione;
- in caso di incendio non usare acqua in presenza di linea di contatto elettrica e dare subito avviso al personale RFI secondo il piano di emergenza predisposto;
- è vietato usare getti di acqua a qualsiasi scopo nelle vicinanze di linee di contatto elettriche;
- non accendere o bruciare erbe o quant'altro nelle vicinanze di linee elettriche.

Il D. Lgs. 81/2008 dedica il Capo III del Titolo III agli elementi di cui il datore di lavoro deve tener conto per ridurre il rischio di natura elettrica. Per maggiori dettagli si fa però riferimento alle norme CEI. La norma



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	199

tecnica internazionale che disciplina i lavori elettrici e la norma CEI EN 50110-1:2013. Le norme tecniche nazionali che disciplinano i lavori elettrici sono la norma CEI 11-27 “Lavori svolti sugli impianti elettrici” e la norma CEI 11-15 “Esecuzione di lavori sotto tensione su impianti elettrici di Categoria II e III in corrente alternata”.

La Norma CEI 11-27, che recepisce i contenuti della CEI EN 50110, sancisce l’obbligo della preparazione scritta dei lavori complessi, mediante la predisposizione di due documenti, che devono contenere l’individuazione e la valutazione dei rischi dello specifico lavoro.

I documenti necessari sono:

- un Piano di Lavoro a cura del Responsabile di Impianto (RI);
- un Piano di Intervento a cura dell’Unità Responsabile della realizzazione del Lavoro (URL) e del Preposto dei Lavori (PL).

I contenuti minimi dei due documenti sono riportati all’interno della normativa tecnica pertinente (CEI 11-27 – Lavori su impianti elettrici) insieme a dei modelli di documento. La stesura del Piano di Lavoro e del Piano di Intervento rappresenta una delle fasi fondamentali per la preparazione del lavoro e per l’analisi dei rischi connessi con l’attività lavorativa.

La sicurezza dei lavoratori nei lavori elettrici è basata sulla formazione dei lavoratori e sulla scrupolosa osservanza delle procedure di lavoro. Le responsabilità decisionali, organizzative e realizzative dei lavori sugli impianti elettrici sono ripartite tra le seguenti figure professionali, che sono anche responsabili dell’attuazione delle misure di sicurezza da applicare:

- URI – “Persona o Unità Responsabile dell’impianto elettrico”;
- RI – “Persona designata alla conduzione dell’impianto elettrico”;
- URL – “Persona o Unità Responsabile della realizzazione del lavoro”;
- PL – “Persona preposta alla conduzione dell’attività lavorativa”.

I lavori sotto tensione effettuati su impianti elettrici alimentati a frequenza industriale a tensione superiore a 1000 V possono essere svolti solo da aziende che abbiano ricevuto specifica autorizzazione, secondo quanto contenuto nel D.M. del 04/02/2011 (Definizione dei criteri per il rilascio delle autorizzazioni di cui all’articolo 82, comma 2), lettera c), del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modifiche ed integrazioni).

Il personale che svolge le tipologie di lavoro oggetto del presente documento deve essere debitamente formato e addestrato in base alla mansione ed al ruolo che andrà a ricoprire.

In base al livello di competenze teoriche e pratiche acquisite in materia di rischio elettrico, al personale possono essere attribuiti dei profili professionali, da parte del datore di lavoro (CEI 11-27):

- persona comune (PEC);
- persona esperta (PES);
- persona avvertita (PAV).

Il PES, prima di eseguire un lavoro, ha il compito di supervisionare le attività da svolgere, mettendo i lavoratori in condizioni di operare in sicurezza senza ulteriori necessità di controllo predisponendo, ad esempio, ambienti, misure di prevenzione e protezione, modalità d’intervento, ecc..

Sia il PES che il PAV devono svolgere attività di controllo costante (sorveglianza) nei confronti di altre persone generalmente con minore esperienza, in particolare di PEC, atta a prevenire azioni pericolose,



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	200

derivanti dalla presenza di rischio elettrico, che queste ultime potrebbero compiere – volontariamente e/o involontariamente – ignorandone la pericolosità.

Durante l'esecuzione di attività che comportano rischio elettrico, è fatto obbligo di dotare i lavoratori impegnati nelle lavorazioni di idonei DPI come guanti di materiale isolante, elmetto di protezione con caratteristiche di isolamento elettrico, pedana isolante, ecc..

Tutte le informazioni sopra indicate sono state ricavate dal documento INAIL – Lavori elettrici in alta tensione (2017) a cui si rimanda per ulteriori dettagli.

9.2.1.11 Rischio radiazioni ottiche artificiali

I posti di lavoro in cui si effettuano lavori di saldatura, taglio termico e altre attività che comportano l'emissione di radiazioni e/o calore dovranno essere opportunamente protetti, delimitati e segnalati. I lavoratori addetti dovranno far uso di idonei DPI (occhiali con filtri specifici, guanti termici, cuffie di protezione del cuoio capelluto, ecc.). I lavoratori presenti nelle aree di lavoro dovranno essere informati sui rischi in modo tale da evitare l'esposizione accidentale alle radiazioni suddette con particolare attenzione alle radiazioni di tipo ultravioletto e ai raggi laser. L'utilizzo di videotermini e fotocopiatrici può comportare patologie o disfunzioni temporanee o permanenti agli occhi; pertanto sarà necessario richiamare con avvisi le disposizioni d'uso delle suddette attrezzature. Gli addetti dovranno essere adeguatamente informati/formati, fruire di una postazione di lavoro idonea ed essere sottoposti a sorveglianza sanitaria.

9.2.1.12 Rischio campi elettromagnetici

I rischi derivanti dai campi elettromagnetici devono essere valutati ai sensi dell'Allegato XXXVI del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

La normativa prevede l'adozione di misure di prevenzione e protezione dei lavoratori dai danni fisici a breve termine che possono derivare: dall'esposizione ai campi elettromagnetici (da 0 Hz a 300 GHz), dalla circolazione di correnti indotte, dall'assorbimento di energia e da correnti di contatto. Rimangono esclusi da questa tutela i lavoratori che si trovano a contatto con conduttori in tensione e quelli che dimostrano effetti dopo un lungo termine di esposizione ai campi elettromagnetici.

I valori limite di esposizione costituiscono quei limiti all'esposizione a campi elettromagnetici basati direttamente sugli effetti accertati sulla salute e su considerazioni biologiche. Questi, insieme ai valori limite di azione, vengono definiti dallo stesso Decreto.

I datori di lavoro sono obbligati a compiere delle valutazioni, dei rilevamenti e dei calcoli riguardo i livelli dei campi elettromagnetici nei luoghi di lavoro.

La valutazione effettuata dal datore di lavoro dovrà prendere in considerazione alcuni fattori (art. 209):

- il livello, lo spettro della frequenza, la durata e il tipo dell'esposizione;
- i valori limite di esposizione e i valori di azione;
- gli effetti prodotti a danno della salute e della sicurezza dei lavoratori che si sono dimostrati sensibili al rischio;
- tutti gli effetti indiretti;
- l'esistenza di attrezzature di lavoro alternative progettate per ridurre i livelli di esposizione ai campi elettromagnetici;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	201

- la disponibilità di azioni di risanamento volte a minimizzare i livelli di esposizione ai campi elettromagnetici;
- l'eventuale esistenza di informazioni adeguate raccolte nel corso della sorveglianza sanitaria, comprese le informazioni reperibili in pubblicazioni scientifiche;
- le sorgenti multiple di esposizione;
- l'esposizione simultanea a campi di frequenze diverse.

9.2.1.13 Rischio rumore

Nell'acquisto/utilizzo di attrezzature, impianti e macchinari, occorre prestare particolare attenzione alla silenziosità d'uso. Le attrezzature dovranno essere correttamente mantenute e utilizzate, in conformità alle indicazioni del fabbricante, al fine di limitarne la rumorosità. Durante il funzionamento gli schermi e, in generale, le protezioni delle attrezzature dovranno essere mantenuti chiusi e dovranno essere evitati i rumori inutili.

I rischi derivanti dall'esposizione a rumore, valutati ai sensi del Titolo VIII - Capo II del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., dovranno essere ridotti al minimo, in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico, mediante misure tecniche, organizzative e procedurali concretamente attuabili, privilegiando gli interventi alla fonte. Quando il rumore di una lavorazione o di una attrezzatura non può essere eliminato o ridotto, si dovranno attuare protezioni collettive quali la delimitazione dell'area interessata e/o la posa in opera di schermature supplementari della fonte di rumore. Se la rumorosità non è diversamente abbattibile è necessario adottare i dispositivi di protezione individuali conformi a quanto indicato nel rapporto di valutazione del rumore e prevedere la rotazione degli addetti alle mansioni rumorose. Tutto il personale dovrà essere informato sui rischi derivanti dall'esposizione al rumore e sulle misure di prevenzione adottate a cui conformarsi (es. funzioni e modalità di impiego degli otoprotettori).

I valori limite di esposizione e i valori di azione, in relazione al livello di esposizione giornaliera al rumore e alla pressione acustica di picco, sono stabiliti dall'art. 189 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e sono fissati a: valori limite di esposizione rispettivamente $LEX = 87$ dB(A) e $p_{peak} = 200$ Pa (140 dB(C) riferito a $20 \mu Pa$); valori superiori di azione: rispettivamente $LEX = 85$ dB(A) e $p_{peak} = 140$ Pa (137 dB(C) riferito a $20 \mu Pa$); valori inferiori di azione: rispettivamente $LEX = 80$ dB(A) e $p_{peak} = 112$ Pa (135 dB(C) riferito a $20 \mu Pa$). Il CSE potrà richiedere, qualora ritenuto opportuno, l'aggiornamento del rapporto di valutazione del rumore (Titolo VIII - Capo II del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) o l'effettuazione di rilievi fonometrici delle principali macchine ed attrezzature.

Il Datore di lavoro dovrà sottoporre a sorveglianza sanitaria i lavoratori la cui esposizione al rumore eccede i valori superiori di azione. La sorveglianza viene effettuata periodicamente, di norma una volta l'anno o con periodicità diversa decisa dal medico competente, con adeguata motivazione riportata nel documento di valutazione dei rischi e resa nota ai rappresentanti per la sicurezza dei lavoratori in funzione della valutazione del rischio. L'Organo di Vigilanza, con provvedimento motivato, può disporre contenuti e periodicità della sorveglianza diversi rispetto a quelli forniti dal medico competente.

9.2.1.14 Rischio derivante da cesoiamento e stritolamento

Il cesoiamento e lo stritolamento tra parti mobili di macchine e parti fisse delle medesime o di ostacoli, dovrà essere impedito limitando con mezzi materiali il percorso delle parti mobili o segregando stabilmente la zona



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	202

pericolosa. Qualora ciò non risulti possibile dovrà essere installata una segnaletica appropriata e dovranno essere osservate opportune distanze di rispetto. Dovranno essere disposti comandi di arresto di emergenza in corrispondenza dei punti di potenziale pericolo, tali dispositivi dovranno essere sempre mantenuti funzionanti. In ambienti ristretti dovranno essere predisposti, e segnalati, percorsi sicuri per il transito delle persone. Per evitare lo stritolamento per l'urto con convogli in transito dovranno essere applicate le prescrizioni contenute nella parte che regola il comportamento da tenere in aree di pertinenza ferroviaria.

9.2.1.15 Rischio caduta materiale dall'alto

Le perdite di stabilità incontrollate di materiali e attrezzature in deposito o nel corso di maneggio e trasporto manuale o meccanico devono, di regola, essere impediti mediante la corretta sistemazione degli stessi o attraverso l'adozione di misure atte a trattenere i corpi in relazione alla loro natura, forma e peso. Gli effetti dannosi conseguenti alla possibile caduta di masse su persone o cose dovranno essere eliminati mediante dispositivi rigidi o elastici di arresto aventi robustezza, forme e dimensioni proporzionate alle caratteristiche dei corpi in caduta. Quando i dispositivi di trattenuta o di arresto risultino mancanti o insufficienti, dovrà essere impedito l'accesso involontario alle zone di prevedibile caduta, segnalando convenientemente la natura del pericolo. Tutti gli addetti dovranno sempre fare uso dell'elmetto di protezione del capo. I percorsi di cantiere e le aree di lavoro non dovranno interferire con attività a rischio di caduta materiali oppure essere protette mediante idonee coperture. I lavoratori devono essere dotati di borse porta attrezzi o spostare le piccole attrezzature in secchi robusti, profondi e capienti o in carriole dopo averli assicurati contro il rovesciamento. I posti di lavoro fissi devono essere protetti con protezioni robuste contro la caduta di oggetti dall'alto. I luoghi di passaggio o aree di sosta e attività in prossimità di aree dove sia prevedibile caduta di oggetti dall'alto devono essere protetti con reti, impalcati, mantovane su ponteggi. L'impresa che esegue lavori di montaggio di elementi prefabbricati, indicherà nel POS, in relazione alla forma, dimensioni e peso degli elementi in sollevamento le specifiche condizioni di visibilità e di velocità del vento che determineranno il fermo lavori e la messa in sicurezza delle attrezzature in condizioni meteo climatiche avverse.

9.2.1.16 Rischio investimento

Per l'accesso al cantiere degli addetti ai lavori e dei mezzi dovranno essere predisposti percorsi sicuri. Dovrà essere comunque sempre impedito l'accesso di estranei alle zone di lavoro.

All'interno del cantiere la circolazione degli automezzi e delle macchine semoventi dovrà essere regolata facendo riferimento alle norme di circolazione stradale e la velocità dovrà essere limitata a seconda delle caratteristiche e condizioni dei percorsi e dei mezzi (se non altrimenti normato, 20 km/h per i mezzi gommati e 15 km/h per i mezzi cingolati). Per l'accesso degli addetti ai rispettivi luoghi di lavoro dovranno essere approntati percorsi sicuri e, quando necessario, separati da quelli dei mezzi meccanici. Le vie d'accesso al cantiere, e quelle corrispondenti ai percorsi interni, dovranno essere illuminate secondo le necessità diurne o notturne e mantenute costantemente in condizioni ottimali di percorribilità.

9.2.1.16.1 Circolazione dei mezzi d'opera

Nell'ambito del POS l'impresa che inizia i lavori dovrà presentare al CSE e alla DL, un piano di circolazione. Nella redazione di questo documento dovrà essere considerata la parte della mobilità del



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	203

cantiere che si svolge su viabilità esistente e all'interno delle pertinenze FS dove è applicato il regolamento ferroviario. Il piano comprenderà la regolamentazione delle aree interne al cantiere, gli accessi le piste e le aree di circolazione esterna che interessano le interazioni con la viabilità come sopra indicata. L'elaborazione del piano di circolazione dovrà tenere conto delle regole definite nel Codice della Strada dei divieti e delle limitazioni da esso derivanti e degli accordi dei protocolli con gli enti locali e delle prescrizioni dell'ente gestore RFI. Nel suddetto piano dovranno essere definite ed attribuite in accordo con le diverse fasi operative le prescrizioni inerenti la circolazione di pedoni e mezzi, la segnaletica da realizzare per le aree e piste di cantiere, e le modalità di gestione delle interferenze con la mobilità stradale e ferroviaria in accordo con quanto contenuto nel PSC. Tutte le imprese le cui attività necessitano di integrazioni o modifiche del piano di circolazione, dovranno segnalarle per iscritto al CSE e alla DL durante le riunioni di coordinamento periodiche. Sul piano dovranno essere riportate le prescrizioni utili allo svolgimento della circolazione di pedoni e mezzi tenendo conto che le manovre possono essere consentite in condizioni di spazio e visibilità ridotta solo con l'ausilio o presenza di personale di supporto a terra per il quale dovranno essere garantite le condizioni di sicurezza (utilizzo di indumenti ad alta visibilità, illuminazione di supporto, segnalatori acustici portatili, ecc.). Il personale di supporto sarà in numero sufficiente per mantenere contatti efficaci tra i diversi operatori. In ogni caso, tali attività devono essere valutate, organizzate e predisposte nei dettagli durante le riunioni di coordinamento. A tale proposito si fa rilevare che è necessario utilizzare dispositivi di sicurezza acustici e segnalazioni luminose che non interferiscano con il segnalamento ferroviario creando condizioni di confusione nell'interpretazione del segnale e del suo significato, specialmente per dispositivi il cui uso è connesso con la sicurezza dei lavori in presenza esercizio ferroviario (es.: lampeggiatori, sirene, fischi, semafori, ecc.). In caso di incompatibilità dei segnali inviati da dispositivi di sicurezza installati sui mezzi operativi dell'Impresa esecutrice per esempio camion, escavatori ecc. con quelli del segnalamento ferroviario, è stabilita la priorità di uso dei secondi e l'Impresa esecutrice indicherà nel proprio piano operativo i metodi equivalenti di segnalazione di sicurezza reperibili secondo la miglior tecnologia disponibile, che verranno utilizzati sui suoi mezzi in sostituzione degli altri. Inoltre, provvederà a dare opportuna informazione sull'individuazione ed il significato dei dispositivi adottati ai suoi lavoratori e al CSE perché quest'ultimo possa adeguatamente informare in proposito tutti gli intervenienti, compreso il personale RFI eventualmente presente nell'area lavori per ragioni di servizio. Nel POS dell'Impresa saranno indicate le protezioni da effettuare per la circolazione, lo stazionamento e l'operatività dei mezzi in aree sotto il vincolo di linee, reti, condutture aeree alimentate di qualunque natura presenti (come desunte dalle planimetrie delle interferenze e dai sopralluoghi che l'impresa dovrà fare prima dell'inizio dei lavori) dalle quali, in mancanza di protezione dovrà essere mantenuta una distanza non inferiore a quella di sicurezza imposta dall'art. 83 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e riportata nella Tab. 1 – All. IX del medesimo Decreto (v. Tabella 1).

Un ² (kV)	D (m)
≤ 1	3
1 < Un ≤ 30	3,5
30 < Un ≤ 132	5
>132	7

² Un = tensione nominale



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	204

Tabella 1 Distanze di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali movimentati, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche

Sono fatte salve le condizioni speciali per gli aventi diritto che spostano tale limite a m 1,00 per alcune linee elettrificate: vedi normativa ferroviaria (L.191/74 e DPR469/79).

Parimenti saranno contenute le indicazioni anche per la protezione eventuale sulle linee, reti, condutture interrate.

Gli ingressi e attraversamenti che conducono alla linea ferroviaria dovranno normalmente essere realizzati attraverso portali, che delimitino la sagoma di ingombro dei mezzi ai quali è consentito l'accesso e individuino il punto di accesso obbligatorio, in tutti i casi il punto di accesso alla linea sarà chiaramente indicato e riporterà cartellonistica con le prescrizioni di sicurezza necessarie.

In mancanza di dispositivi di accesso organizzato, l'attraversamento dei binari e la percorrenza lungo le linee FS sono vietati.

I bordi delle piste situati a fianco di scarpate scavi e fossi, o corsi d'acqua dovranno essere muniti di parapetti e di segnaletica di sicurezza.

In caso di lavori notturni si dovrà provvedere all'illuminazione delle aree di transito con particolare attenzione ai punti pericolosi quali incroci od accessi o curve, tenendo conto dei possibili abbagliamenti nei confronti di automezzi o dell'esercizio ferroviario.

La manutenzione ordinaria e/o straordinaria della viabilità realizzata dentro e fuori l'area di cantiere sarà definita a cura dell'Impresa esecutrice e riportata nel POS.

In periodo invernale si dovranno prevedere provvedimenti contro il ghiaccio ed attenersi alle limitazioni di operatività previste anche da accordi con gli enti gestori della ferrovia, di strade ed emergenze, in caso di maltempo.

9.2.1.16.2 Operazioni di trasporto

Le operazioni di trasporto eccezionale o di elementi prefabbricati ingombranti dovranno far parte di un piano di circolazione specifico.

Le prescrizioni di sicurezza e coordinamento derivanti da tale piano dovranno essere portate a conoscenza nel POS dall'Impresa esecutrice, e saranno esaminati nella riunione di coordinamento.

In questi documenti l'impresa dovrà dimostrare di aver preso atto della situazione contingente della viabilità ed aver adottato misure consone alla situazione riscontrata nell'adozione di percorsi e mezzi oltre ad aver provveduto agli accordi con le autorità competenti.

9.2.1.16.3 Approvvigionamento via rotaia

Gli approvvigionamenti via rotaia dovranno essere organizzati sulla base delle prescrizioni del gestore dell'infrastruttura a cui il piano di approvvigionamento va presentato dall'Affidataria; il piano dovrà essere completo di tutti i dettagli necessari quali programmazione, quantità e tipologie di materiali, percorsi, depositi temporanei, zone previste per il trasbordo su gomma, mezzi utilizzati ecc.. Il piano sarà riportato nel POS dell'Impresa esecutrice. I mezzi d'opera dovranno essere conformi alle prescrizioni delle relative Disposizioni RFI. Ogni variazione sul piano approvato dovrà essere preliminarmente concordata con il CSE.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	205

9.2.1.16.4 Approvvigionamento via strada

Nel caso siano previsti approvvigionamenti via strada l'Impresa esecutrice dovrà predisporre un piano analogo a quello previsto per gli approvvigionamenti via ferro, completo di tutti i dettagli necessari. Il piano dovrà essere preliminarmente concordato con gli enti pubblici interessati.

Nella stesura del piano che verrà riportato nel POS, l'impresa dovrà tenere conto del traffico urbano (planimetrie di progetto) o di particolari condizioni meteo climatiche o locali (orari di punta, pendolarismo, ecc.) che possono influire sull'utilizzo della viabilità.

Le fasi attuative di modifica della viabilità dovranno essere concordate con l'amministrazione comunale o con enti gestori specifici come, ad esempio, autorità preposte al controllo del traffico, Comune, ecc..

Ogni variazione al piano approvato dovrà essere preliminarmente concordata con il CSE.

I percorsi di accesso ai cantieri e l'individuazione degli accessi durante le diverse fasi di lavoro saranno riportati nel piano di cantierizzazione.

9.2.1.17 *Rischio movimentazione manuale dei carichi*

La movimentazione manuale dei carichi dovrà essere ridotta al minimo e razionalizzata al fine di non richiedere un eccessivo impegno fisico del personale addetto (si ritiene un buon criterio di valutazione di questo fattore di rischio il metodo c.d. NIOSH).

In ogni caso è opportuno ricorrere ad accorgimenti quali la movimentazione con uso di ausili o la ripartizione dei carichi che non è possibile contenere entro i limiti prescritti per addetto, utilizzando mezzi di sollevamento meccanici quali transpallet, forklift, carrelli elettrici, ecc. Indicativamente, possono essere utilizzati carrelli a due ruote per pesi tra i 50 e 100 kg massimo, mentre oltre questo carico e fino a 250 kg devono essere adoperati carrelli a quattro ruote.

Nei casi in cui la movimentazione manuale si renda comunque necessaria, essa deve essere organizzata e razionalizzata al fine di non richiedere un eccessivo impegno fisico del personale addetto. Il Titolo VI e l'Allegato XXXIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. prescrivono le procedure per evitare i rischi derivanti dalla non corretta movimentazione manuale dei carichi.

Il carico da movimentare deve essere facilmente afferrabile e non deve presentare caratteristiche tali da provocare lesioni al corpo dell'operatore, anche in funzione della tipologia della lavorazione. Eventuali parti acuminatae o sporgenti devono essere protette con cappellotti in gomma prima di procedere ad impugnare, indossando guanti specifici, il contenitore o l'oggetto da trASLare.

In relazione alle caratteristiche ed all'entità dei carichi, l'attività di movimentazione manuale, in ottemperanza alle disposizioni del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., deve essere preceduta e accompagnata da una adeguata azione di informazione e formazione, previo accertamento, per attività non sporadiche, dell'idoneità degli addetti, dichiarata dal Medico Competente senza prescrizioni.

La formazione relativa alle modalità di presa, manipolazione e spostamento dei carichi, è di semplice attuazione ma rappresenta un aspetto importante ai fini di contenimento del rischio di lesioni dorso lombari.

9.2.1.18 *Rischio inalazione di polveri e fibre*

Nelle lavorazioni che comportano l'emissione di polveri o fibre, la produzione e/o la diffusione delle stesse dovrà essere ridotta al minimo utilizzando tecniche e attrezzature idonee.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	206

Le polveri e le fibre captate e quelle depositatesi dovranno essere sollecitamente raccolte ed eliminate con i mezzi e gli accorgimenti richiesti dalla loro natura.

Qualora la quantità di polveri o fibre aerodisperse superi i limiti tollerati e comunque nelle operazioni di abbattimento, raccolta ed allontanamento delle stesse, dovranno essere forniti ed utilizzati indumenti di lavoro e DPI idonei alle fibre/polveri prodotte.

A seconda dei livelli di esposizione il personale interessato dovrà essere sottoposto a sorveglianza sanitaria. Dovrà essere attentamente valutata la possibilità che le polveri prodotte provochino un'atmosfera esplosiva per la quale vanno adottate le misure protettive necessarie.

9.2.1.19 *Rischio derivante da getti e schizzi/proiezione di schegge*

Nei lavori che possano dare luogo a getti o schizzi o proiezione di schegge, dovranno essere adottati provvedimenti atti ad impedirne o limitare la propagazione nell'ambiente di lavoro e a circoscrivere la zona di intervento.

Gli addetti dovranno utilizzare i DPI appropriati alla natura dei materiali (tute in tyvek, abiti a maniche lunghe, schermi facciali, occhiali protettivi, guanti, ecc.).

Nelle fasi di getto dei calcestruzzi i lavoratori dovranno utilizzare guanti ed occhiali di protezione.

9.2.1.20 *Rischio derivante da insufficiente illuminazione*

Tutte le attività devono essere illuminate naturalmente o artificialmente in maniera da assicurare una sufficiente visibilità.

In tutti i luoghi di lavoro, di sosta e di passaggio occorre assicurarsi che esista un adeguato livello di illuminazione, naturale o artificiale, diffuso e/o localizzato, proporzionato alla situazione ambientale e alla lavorazione da eseguire.

Le aree di azione delle macchine operatrici, dei mezzi di trasporto, di sollevamento e delle operazioni manuali, i campi di lettura e di osservazione degli organi e degli strumenti di controllo, di misura o di indicatori in genere e ogni altro luogo o elemento o segnalazione che presenti un particolare rischio o richieda una particolare attenzione, devono essere illuminati in maniera adeguata alla situazione operativa. Qualora le circostanze lo richiedano deve essere disposta un sistema di illuminazione di soccorso e/o di emergenza da attivare automaticamente in tempi compatibili con i rischi derivati dalla mancanza di illuminazione in caso di necessità.

Nella organizzazione del lavoro occorre tenere conto delle fonti di luminosità, artificiali e non, anche in funzione delle possibili condizioni ambientali al fine di evitare abbagliamenti o disturbi visivi. Le superfici vetrate illuminanti ed i mezzi di illuminazione artificiale devono essere tenuti costantemente in buone condizioni di pulizia ed efficienza.

L'illuminazione dovrà essere tale da fornire condizioni di lavoro che rispettino le norme vigenti al momento della realizzazione ai sensi dell'art. 63 Titolo II e degli allegati IV e XIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.

9.2.2 **Rischio chimico**

Il Titolo IX Capo 1 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. definisce:
agenti chimici:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	207

- tutti gli elementi o composti chimici, sia da soli sia nei loro miscugli, allo stato naturale o ottenuti, utilizzati o smaltiti, compreso lo smaltimento come rifiuti, mediante qualsiasi attività lavorativa, siano essi prodotti intenzionalmente o no e siano immessi o no sul mercato;

agenti chimici pericolosi:

- agenti chimici classificati come sostanze pericolose ai sensi del Decreto Legislativo 3 febbraio 1997, n. 52, e successive modifiche, nonché gli agenti che corrispondono ai criteri di classificazione come sostanze pericolose di cui al predetto decreto. Sono escluse le sostanze pericolose solo per l'ambiente;
- agenti chimici classificati come preparati pericolosi ai sensi del Decreto Legislativo 14 marzo 2003, n. 65, e successive modifiche, nonché gli agenti che rispondono ai criteri di classificazione come preparati pericolosi di cui al predetto decreto. Sono esclusi i preparati pericolosi solo per l'ambiente;
- agenti chimici che, pur non essendo classificabili come pericolosi, in base ai punti 1) e 2), possono comportare un rischio per la sicurezza e la salute dei lavoratori a causa di loro proprietà chimico-fisiche chimiche o tossicologiche e del modo in cui sono utilizzati o presenti sul luogo di lavoro, compresi gli agenti chimici cui è stato assegnato un valore limite di esposizione professionale;

attività che comporta la presenza di agenti chimici: ogni attività lavorativa in cui sono utilizzati agenti chimici, o se ne prevede l'utilizzo, in ogni tipo di procedimento, compresi la produzione, la manipolazione, l'immagazzinamento, il trasporto o l'eliminazione e il trattamento dei rifiuti, o che risultino da tale attività lavorativa.

In fase progettuale non sono conosciuti gli specifici prodotti che l'Impresa esecutrice utilizzerà in fase realizzativa pertanto è possibile fornire indicazioni del tutto generali sui prodotti da utilizzare quali l'impiego di prodotti meno nocivi, l'informazione e formazione del personale, il reperimento delle informazioni necessarie sui prodotti (schede prodotto).

L'Impresa esecutrice nel proprio POS dovrà nel caso di utilizzo di prodotti chimici almeno:

indicare i motivi della scelta del prodotto che utilizzerà giustificandone eventualmente la mancata sostituzione con prodotti meno pericolosi;

indicare le soluzioni tecnico organizzative adottate per limitare l'esposizione ai prodotti chimici;

indicare i livelli di esposizione (TLV, TWA, STELL) a cui fa riferimento e la procedura per la misurazione dei livelli (modalità, strumenti, frequenza, siti di campionamento, provvedimenti per superamento dei limiti, ecc.);

indicare gli interventi di informazione e formazione previsti/erogati per i lavoratori esposti;

indicare il piano di sorveglianza sanitaria definito in collaborazione con il medico competente aziendale;

mettere a disposizione del CSE e delle autorità di controllo le schede prodotto dei prodotti utilizzati.

Il CSE potrà richiedere in qualsiasi momento rilievi strumentali all'Impresa esecutrice per verificare l'esposizione ai prodotti chimici utilizzati.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	208

9.2.2.1 *Rischio derivante da inalazione di fumi, nebbie, gas e vapori*

Nei lavori che possono dar luogo, tenendo conto del tipo di lavorazione, dei prodotti utilizzati e dell'ambiente circostante, a sviluppo di gas, vapori, nebbie, aerosol e simili, dannosi alla salute, dovranno essere adottati provvedimenti atti a impedire che la concentrazione d'inquinanti nell'aria superi il valore massimo tollerato indicato nelle norme vigenti. I mezzi normalmente utilizzati per la diminuzione della concentrazione sono la ventilazione forzata o l'aspirazione localizzata seguita da abbattimento.

In ambienti confinati dovrà essere effettuato il controllo del tenore di ossigeno e/o di gas pericolosi procedendo all'insufflamento di aria pura secondo le necessità riscontrate o utilizzando i DPI adeguati all'agente. Dovrà comunque essere organizzato il rapido deflusso del personale per i casi di emergenza.

Qualora sia possibile la presenza di gas pericolosi o l'aria non sia salubre e non sia possibile assicurare una efficace aerazione ed una completa bonifica, gli addetti ai lavori dovranno essere provvisti di idonei respiratori dotati di sufficiente autonomia.

Dovrà inoltre sempre essere garantito il continuo collegamento con persone in luogo sicuro dotate di dispositivi adeguati a un pronto intervento nei casi di emergenza.

9.2.2.2 *Rischio derivante da inalazione di fumo e catrame*

Nei lavori a caldo con bitumi, catrami, asfalto e simili dovranno essere adottate misure contro i rischi di traboccamento delle masse calde dagli apparecchi di riscaldamento e dai recipienti per il trasporto; incendio; ustione; diffusione di vapori pericolosi o nocivi.

I trasportatori, i vagli, le tramogge, gli scarichi dei forni di essiccaimento del pietrisco dovranno essere costruiti o protetti in modo da evitare la produzione e la diffusione di polveri e vapori oltre i limiti ammessi. L'aria uscente dall'apparecchiatura dovrà essere guidata in modo da evitare che investa posti di lavoro.

Gli addetti allo spargimento manuale dovranno fare uso di occhiali o schermi facciali, guanti, scarpe e indumenti di protezione. Tutti gli addetti dovranno comunque utilizzare i DPI per la protezione delle vie respiratorie ed essere sottoposti a sorveglianza sanitaria.

9.2.2.3 *Rischio derivante da allergeni*

Tra le sostanze utilizzate in edilizia, alcune sono capaci di azioni allergizzanti (riniti, congiuntiviti, dermatiti allergiche da contatto). I fattori favorenti l'azione allergizzante sono: brusche variazioni di temperatura, azione disidratante e lipolitica dei solventi e dei leganti, presenza di sostanze vasoattive.

La sorveglianza sanitaria va attivata in presenza di sintomi sospetti anche in considerazione dei fattori personali di predisposizione a contrarre questi tipi di affezione.

In tutti i casi occorre evitare il contatto diretto di parti del corpo con materiali resinosi, polverulenti, liquidi, aerosoli e con prodotti chimici in genere, utilizzando indumenti da lavoro e DPI appropriati (guanti, maschere, occhiali, ecc.).

9.2.2.4 *Rischio derivante da oli minerali e derivati*

L'impresa, nelle lavorazioni per le quali è previsto l'uso di oli minerali e derivati indicherà nel POS i materiali da applicare, scelti tenendo conto dei principi delle misure generali di tutela di cui all'art. 15 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e le conseguenti misure di sicurezza per le lavorazioni contemporanee o successive.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	209

Le schede di sicurezza saranno portati a conoscenza degli interessati (anche terzi non addetti) nel documento di cui sopra per stabilire quali dispositivi o disposizioni di protezione e di coordinamento saranno da attuarsi durante l'esecuzione dei loro lavori.

Il personale che applicherà i prodotti dovrà essere idoneo alla mansione e sottoposto alla sorveglianza sanitaria prevista.

I materiali dovranno essere stoccati e depositati e movimentati adeguatamente, pertanto nel POS l'impresa indicherà le modalità con le quali realizzerà gli stoccaggi e la gestione di tali sostanze che saranno depositate nelle aree destinate a questo uso e come tali risultanti dal piano di installazione del cantiere. Gli spazi saranno attrezzati come previsto dalle relative schede di sicurezza.

Nelle attività che richiedono l'impiego di sostanze chimiche, anche olii minerali o derivati (es. stesura del disarmante sulle casseforme, attività di manutenzione attrezzature e impianti) devono essere attivate le misure necessarie per impedire il contatto diretto degli stessi con la pelle dell'operatore quali DPI e utilizzo di dispositivi per l'applicazione a distanza. Occorre altresì limitare la formazione di aerosol durante le fasi di lavorazione utilizzando attrezzature idonee. Gli addetti devono costantemente indossare indumenti protettivi, utilizzare i DPI ed essere sottoposti a sorveglianza sanitaria.

9.2.3 Rischio cancerogeno

Agli effetti del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. si intende per:

- a) agente cancerogeno:
 - 1) una sostanza che risponde ai criteri relativi alla classificazione quali categorie cancerogene 1 o 2, stabiliti ai sensi del Decreto Legislativo 3 febbraio 1997, n. 52, e successive modificazioni;
 - 2) un preparato contenente una o più sostanze di cui al numero 1), quando la concentrazione di una o più delle singole sostanze risponde ai requisiti relativi ai limiti di concentrazione per la classificazione di un preparato nelle categorie cancerogene 1 o 2 in base ai criteri stabiliti dai Decreti legislativi 3 febbraio 1997, n. 52, e 14 marzo 2003, n. 65 e successive modificazioni;
 - 3) una sostanza, un preparato o un processo di cui all'Allegato XLII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., nonché una sostanza od un preparato emessi durante un processo previsto dall'Allegato XLII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- b) agente mutageno:
 - 1) una sostanza che risponde ai criteri relativi alla classificazione nelle categorie mutagene 1 o 2, stabiliti dal Decreto Legislativo 3 febbraio 1997, n. 52, e successive modificazioni;
 - 2) un preparato contenente una o più sostanze di cui al punto 1), quando la concentrazione di una o più delle singole sostanze risponde ai requisiti relativi ai limiti di concentrazione per la classificazione di un preparato nelle categorie mutagene 1 o 2 in base ai criteri stabiliti dai Decreti legislativi 3 febbraio 1997, n. 52, e 14 marzo 2003, n. 65, e successive modificazioni;
- c) valore limite: se non altrimenti specificato, il limite della concentrazione media, ponderata in funzione del tempo, di un agente cancerogeno o mutageno nell'aria, rilevabile entro la zona di respirazione di un lavoratore, in relazione ad un periodo di riferimento determinato stabilito nell'Allegato XLIII del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	210

Pertanto, se è accertata la presenza di agenti cancerogeni dovrà essere effettuata una attenta valutazione dei rischi, con la successiva definizione e adozione delle più appropriate misure preventive e protettive, di concerto con il medico competente dell'Impresa esecutrice (Titolo IX, Capo II del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

9.2.3.1 *Rischio derivante dalla presenza di amianto*

Le attività lavorative che prevedono per i lavoratori il rischio di esposizione all'amianto devono essere eseguite nel pieno rispetto di quanto previsto al Capo III del Titolo IX del D. Lgs. 81/08 e s.m.i e nella legge n. 257 del 27 marzo 1992.

Di seguito si evidenziano i principali oneri a carico del Datore di lavoro:

- individuazione della presenza di amianto;
- valutazione del rischio;
- eventuale notifica;
- misure di prevenzione e protezione;
- misure igieniche;
- controllo dell'esposizione;
- predisposizione del Piano di lavoro;
- informazione e formazione dei lavoratori;
- sorveglianza sanitaria;
- tenuta del Registro di esposizione e delle cartelle sanitarie e di rischio.

La norma prevede, per le attività indicate nel campo di applicazione del Titolo IX Capo III del D. Lgs. 81/2008, la presentazione di piano di lavoro (art. 256) nei casi di demolizione o rimozione dell'amianto e di notifica (art. 250) negli altri casi (manutenzione, smaltimento, bonifica, altro) con esclusione delle attività che comportano esposizioni sporadiche e di debole intensità (ESEDI) esaminate, sito per sito, a cura dell'Impresa esecutrice. Tale analisi dovrà essere sottoposta mediante specifico POS alla verifica e approvazione del CSE. Il Datore di lavoro deve tener conto di quanto regolamentato dall'art. 249 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. nonché degli orientamenti pratici per la loro determinazione, approvati dalla Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro in data 15/12/2010, divulgati con Lettera Circolare del Ministero del lavoro e delle politiche sociali del 25/01/2011.

La notifica, come il Piano di Lavoro, è un obbligo del Datore di Lavoro e ha come destinatario l'organo di vigilanza competente per il territorio (ASL).

Tutte le imprese presenti in cantiere devono essere informate dell'eventuale presenza del rischio amianto. Le aree da bonificare devono essere interdette ai non addetti fino al termine dell'operazione mediante apposita segnaletica e confinamento statico (statico-dinamico nei casi dove vi fosse presenza di materiale friabile o compatto con danneggiamento equiparabile al friabile o dove richiesto dagli Enti competenti). Dovranno essere vigilate tali aree al fine di evitare ingressi accidentali ed ai non autorizzati.

I lavori che comportano demolizione o rimozione dell'amianto possono essere effettuati solo da imprese rispondenti ai requisiti di cui all'articolo 212 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. In particolare, le imprese a categoria 10A/B possono eseguire la bonifica dei beni contenenti amianto mentre le imprese a categoria 5 sono adibite al trasporto di rifiuti speciali pericolosi e possono eseguire il trasporto di materiale contenente amianto purché abbiano autorizzazione per i CER relativi.

Il Datore di lavoro prima dell'inizio dei lavori di demolizione o rimozione dell'amianto o di materiali



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	211

contenenti amianto da edifici, strutture, apparecchi, impianti deve predisporre un Piano di Lavoro contenente le misure necessarie per garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro e la protezione dell'ambiente esterno.

Il Piano deve contenere:

- rimozione dell'amianto o dei materiali contenenti amianto prima dell'applicazione delle tecniche di demolizione;
- fornitura ai lavoratori di idonei dispositivi di protezione individuale;
- verifica dell'assenza di rischi dovuti all'esposizione all'amianto sul luogo di lavoro, al termine dei lavori di demolizione o di rimozione dell'amianto;
- adeguate misure per la protezione e la decontaminazione del personale incaricato nei lavori;
- adeguate misure per la protezione dei terzi e per la raccolta e lo smaltimento dei materiali;
- adozione, nel caso in cui sia previsto il superamento dei valori limite indicati all'art. 254 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. delle misure di cui all'articolo 255, adattandole alle particolari esigenze del lavoro specifico;
- natura dei lavori, data di inizio e loro durata presumibile;
- luogo ove i lavori verranno effettuati;
- tecniche lavorative adottate per la rimozione dell'amianto;
- caratteristiche delle attrezzature o dispositivi che si intendono utilizzare per la messa in atto delle misure di protezione del personale incaricato del lavoro e di terzi e per la raccolta e lo smaltimento dei materiali.

Copia del Piano di lavoro è inviata all'Organo di vigilanza, almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori.

Il datore di lavoro provvederà a informare e formare gli addetti esposti al rischio amianto conformemente a quanto previsto dagli artt. 257 e 258 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

9.2.3.1.1 Attività di prelievo campioni

Prima di intraprendere lavori di demolizione o di manutenzione, il datore di lavoro deve adottare, anche chiedendo informazioni ai proprietari dei locali, ogni misura necessaria volta ad individuare la presenza di materiali a potenziale contenuto d'amianto.

Preventivamente all'inizio dei lavori, l'Appaltatore potrà integrare l'eventuale caratterizzazione già eseguita con lo scopo di avere una mappatura/zonizzazione di maggior dettaglio e ai fini della corretta gestione dei materiali da movimentare ai sensi della vigente normativa.

L'attività di prelievo dei campioni per l'accertamento della assenza/presenza di amianto nelle aree di lavoro è il primo intervento che richiede attenzione considerando che nel corso dell'esecuzione può verificarsi la dispersione nell'aria di polvere contenente amianto. Queste attività sono da considerare, per quanto riguarda i rischi di esposizione a fibre aerodisperse, come ESEDI (Esposizioni Sporadiche e di Debole Intensità) ai sensi dell'art 249 comma 2 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. e Circolare Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali 25/01/2011.

I limiti massimi di esposizione per addetto per le attività ESEDI sono determinati in base ai seguenti criteri: attività che vengono effettuate per un massimo di 60 ore l'anno, per non più di 4 ore per singolo intervento e per non più di due interventi al mese, e che corrispondono ad un livello massimo di esposizione a fibre di amianto pari a 10 ff/l calcolate rispetto ad un periodo di riferimento di otto ore. La durata dell'intervento si intende comprensiva del tempo per la pulizia del sito, la messa in sicurezza dei rifiuti e la decontaminazione



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	212

dell'operatore. All'intervento non devono essere adibiti in modo diretto più di 3 addetti contemporaneamente. Le attività ESEDI, in base all'art. 249 comma 2 del D. Lgs. 81/2008 s.m.i. non assoggettano il Datore di Lavoro all'obbligo di invio della Notifica all'Organo di Vigilanza, né alla presentazione alla ASL competente del Piano di lavoro né alla sorveglianza sanitaria dei lavoratori. L'Impresa che effettua tali attività deve però esporle nel proprio POS.

Per l'individuazione dei punti in cui sono state o sono previste le eventuali attività di caratterizzazione per il presente appalto, si faccia riferimento agli specifici elaborati della competente specialistica.

9.2.3.1.2 Attività in assenza di amianto

In assenza di amianto l'Impresa Affidataria può procedere senza ulteriori adempimenti e misure integrative di sicurezza rispetto a quelle proprie dell'attività, come indicato nel presente PSC nei paragrafi relativi alle specifiche lavorazioni.

9.2.3.1.3 Attività in presenza di amianto

Nel caso invece sia accertata la presenza di amianto, l'Impresa Affidataria deve provvedere alla valutazione del rischio in base all'art. 249 del D. Lgs. 81/2008 s.m.i. con il monitoraggio preliminare, per misurare la dispersione nell'aria delle fibre di amianto, nelle zone dove dovrà svolgere la propria attività.

La misurazione sarà effettuata nelle condizioni tipiche di lavorazione considerando, peraltro, che gli addetti non possono essere esposti ad una concentrazione di fibre di amianto nell'aria superiore a 0,1 fibre per cm³ di aria misurata come media ponderata nel tempo di riferimento di 8 ore (art. 253 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

Le attività di monitoraggio ambientale possono essere svolte con una delle seguenti tecniche analitiche:

- 1) Metodo in Microscopia Ottica a Contrasto di Fase (MOCF);
- 2) Metodo in Microscopia Elettronica a Scansione (SEM).

I valori di attenzione sono pari a 20 ff/l per le analisi MOCF e 2 ff/l per le analisi SEM.

Tutte le attività di monitoraggio saranno condotte secondo i criteri previsti nell'art 253 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. La prevista consultazione dei rappresentanti dei lavoratori dovrà risultare da specifica dichiarazione degli stessi o dalla sottoscrizione della relativa sezione del POS per le lavorazioni in presenza di amianto.

Ogni Impresa Affidataria, che esegue lavorazioni che comportano scavo o adeguamento del piano del ferro, è obbligata a dare attuazione a quanto previsto dal D. Lgs. 81/2008 s.m.i. da art. 246 ad art. 261 per la protezione dei lavoratori dai rischi connessi all'esposizione alle fibre aerodisperse.

L'estensione delle aree con presenza di amianto deve essere identificata mediante l'utilizzo di idonea recinzione e segnaletica, a cura del Direttore di Cantiere dell'Impresa Affidataria, concordate con il DL e con il CSE.

In tali aree, è opportuno prevedere l'uso di sistemi per l'abbattimento delle polveri in grandi ambienti (ad esempio nebulizzatori, in modo da ridurre i rischi per la salute e migliorando la qualità dell'area).

Oltre ad effettuare il monitoraggio delle fibre aerodisperse, in funzione delle lavorazioni da eseguire, l'Impresa Affidataria deve considerare che il materiale di scavo può essere oggetto di riutilizzo o di rimozione determinando l'adozione di specifiche misure di prevenzione dal rischio di inalazione di polvere di amianto, differenziate, a seconda dei casi, come indicato nei successivi paragrafi.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	213

9.2.3.1.4 Attività di scavo senza rimozione del materiale

Laddove, in base alle risultanze delle indagini svolte e in accordo con la normativa vigente, sia possibile riutilizzare totalmente il materiale presso lo stesso sito, le lavorazioni potranno essere eseguite dall'Impresa Affidataria, a condizione che siano rispettate le seguenti misure organizzative e protettive, previste dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., per il controllo di esposizione al rischio degli addetti:

- presentare la Notifica di cui all'art 250 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. all'Organo di Vigilanza competente per territorio, prima dell'inizio dei lavori. Nel caso in cui da condizioni operative diverse si rilevi un aumento significativo del livello di esposizione, la Notifica deve essere aggiornata;
- effettuare un preventivo monitoraggio delle fibre aerodisperse (art. 249 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) Ogni qualvolta si presentino condizioni di lavoro che possano comportare un mutamento significativo dell'esposizione dei lavoratori, deve essere effettuato un nuovo monitoraggio;
- formare e informare gli addetti sui rischi di lavorazione in aree dove è presente il rischio amianto, artt. 257-258 del D. Lgs. 81/2008 s.m.i., con la partecipazione ad uno specifico corso;
- delimitare e segnalare adeguatamente le aree di lavoro;
- far effettuare agli addetti dedicati la visita medica finalizzata anche a verificare la possibilità di indossare dispositivi di protezione respiratoria durante il lavoro;
- effettuare il monitoraggio periodico delle fibre aerodisperse per valutare l'esposizione dei lavoratori come previsto dall'art 253 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- limitare il più possibile la produzione di polvere di amianto, procedendo alla bagnatura dell'area interessata dai lavori in modo continuo;
- limitare il numero dei lavoratori esposti alla polvere proveniente dall'amianto o da materiali contenenti amianto;
- mettere a disposizione dei lavoratori DPI specifici per i rischi legati alla presenza di amianto (maschere del tipo FFP3, tute in tyvek, guanti, stivali in gomma, ecc.) e ottemperare agli obblighi previsti dall'art 251 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. Gli addetti devono essere informati che esimersi dall'uso dei DPI anche per un periodo di tempo limitato, fa cadere drasticamente il livello di protezione. I DPI devono essere adeguati e rimodulati in funzione degli esiti del monitoraggio;
- verificare l'integrità delle attrezzature e dei DPI ad ogni inizio turno;
- sottoporre a regolare pulizia e manutenzione tutti i locali e le attrezzature per il trattamento dell'amianto;
- stoccare e trasportare in imballaggi chiusi i materiali che rilasciano polvere di amianto o che contengono amianto;
- verificare che non sia superato il valore limite di esposizione indicato dall'art. 254 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- mettere a disposizione dei lavoratori un'Unità di Decontaminazione anche modulare/prefabbricata e ottemperare agli obblighi previsti dall'art 252 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.

Quando il valore di esposizione rilevato sia prossimo a 0,1 fibre per centimetro cubo d'aria, il Datore di Lavoro dell'Impresa Affidataria dovrà adottare ulteriori misure di prevenzione e protezione ad esempio, incrementando la bagnatura delle aree di intervento, fornendo DPI con maggior fattore di protezione adeguato alla concentrazione di fibre nell'aria.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	214

Nel caso in cui, nonostante le ulteriori misure di prevenzione e protezione non sia possibile abbattere il valore ponderale al di sotto del limite, si dovrà procedere ad una nuova valutazione del rischio come previsto dall'art. 253 del D.Lgs 81/2008 e s.m.i. e all'aggiornamento della Notifica.

In caso di superamento del valore limite il Datore di lavoro attuerà le ulteriori misure di prevenzione previste dal D. Lgs 81/2008 s.m.i.:

- maggiori misure igieniche (art. 252);
- incremento del monitoraggio periodico delle fibre aerodisperse (art. 253);
- approfondimento informativo e formativo agli addetti impegnati (artt. 257-258);
- sorveglianza sanitaria (art. 259) e iscrizione nel registro degli esposti, nei casi in cui, nonostante le misure di contenimento della dispersione di fibre nell'ambiente e l'uso di idonei DPI, nella valutazione dell'esposizione il Datore di lavoro accerta che l'esposizione è stata superiore a quella prevista dall'articolo 251, comma 1, lettera b del D. Lgs. 81/2008.

Il mancato reimpiego in loco del totale del materiale scavato comporta una nuova modalità operativa per la quale deve essere richiesto l'intervento dell'Impresa di cui all'art. 256 del D. Lgs. 81/2008 s.m.i. con la conseguente attuazione di tutte prescrizioni del paragrafo successivo.

9.2.3.1.5 Attività di scavo con rimozione del materiale

Laddove, in base alle risultanze delle indagini svolte e in accordo con la normativa vigente, non sia possibile riutilizzare il materiale presso lo stesso sito o laddove non sia possibile il reimpiego in loco del totale dei materiali contenenti amianto, le lavorazioni dovranno essere effettuate, secondo quanto previsto dall'art. 256 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i., da Imprese esecutrici rispondenti a quanto previsto dall'art. 212 del D. Lgs. 152/2006.

A tal fine, l'Affidataria dovrà verificare che l'Impresa esecutrice sia in possesso dei requisiti di qualifica d'iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali per la categoria 10A/B (bonifica dei beni contenenti amianto) e delle attrezzature minime per la specifica categoria. Tali attrezzature consistono, per la categoria 10A, in:

- aspiratori con filtri assoluti;
- dispositivi di protezione individuale delle vie respiratorie (maschere);
- airless (pompe per spruzzare incapsulanti).

mentre, per la categoria 10B:

- unità di decontaminazione anche modulari/prefabbricate;
- impianti di estrazione ed estrattori d'aria dotati di filtri assoluti;
- unità filtrazione acqua;
- aspiratori con filtri assoluti;
- dispositivi di protezione individuale delle vie respiratorie (maschere);
- airless (pompe per spruzzare incapsulanti);
- campionatori d'aria personali e ambientali;
- misuratori di depressione;
- generatori di fumo;
- unità di riscaldamento acque.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	215

I provvedimenti organizzativi prevedono l'obbligo per l'Impresa esecutrice art. 256 del D. Lgs. 81/2008 di predisporre il Piano di Lavoro, da inviare all'Organo di Vigilanza, ASL territorialmente competente, almeno 30 gg prima dell'inizio dei lavori.

I contenuti del Piano di Lavoro, già elencati precedentemente, sono definiti all'art. 256, comma 4, del D. Lgs. 81/2008.

Il Piano di Lavoro dell'Impresa esecutrice incaricata della rimozione e smaltimento, riporterà le informazioni utili a identificare le condizioni ambientali in cui si dovrà operare e le risultanze della analisi di laboratorio sulla caratterizzazione dei MCA e sullo stato del materiale da rimuovere.

Per quanto attiene alla sfera antinfortunistica propria delle lavorazioni che si svolgono in ambito ferroviario, la sequenza di lavoro descritta nel PdL deve tener conto dei vincoli imposti dalla Istruzione Protezione Cantiere vigente alla data di esecuzione dei lavori.

Nel PdL dovranno anche essere specificate le modalità di conservazione dei materiali rimossi, prima del loro avvio alla discarica, specificando se verranno caricati direttamente su mezzo di trasporto o depositati temporaneamente in luogo dedicato all'interno del cantiere, delimitato da idonea segnaletica.

Nel Piano di Lavoro, inoltre, dovrà essere indicato il luogo in cui il materiale rimosso sarà conferito per lo smaltimento, specificando se trattasi di impianto di deposito temporaneo (stoccaggio provvisorio), ed in tal caso allegare l'autorizzazione, o di discarica autorizzata, indicandone il tipo. Le informazioni sullo smaltimento devono essere completate con il nominativo della Ditta autorizzata al trasporto dei rifiuti, specificando la quantità di materiale (in m³ o Kg) ed entro quanti giorni sarà successivamente effettuato il conferimento in discarica.

Per il trasporto dei rifiuti, l'automezzo autorizzato dovrà essere munito di vano di carico dotato di sponde e di sistema di copertura fissa o mobile, in modo da garantire la protezione del carico. Il materiale raccolto in appositi imballaggi, chiuso ed etichettato (art. 251, comma h del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) deve essere consegnato al vettore con il formulario di identificazione del rifiuto che dovrà documentare l'avvenuto smaltimento nella discarica indicata nel PdL.

Assolti gli obblighi nei confronti dell'ASL, l'Impresa esecutrice art. 256 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. procede all'allestimento del proprio cantiere, raccogliendo eventuali prescrizioni integrative formulate dalla DL e/o dal CSE.

L'Impresa esecutrice dell'attività di rimozione dei MCA dovrà mantenere agli Atti in cantiere la seguente documentazione:

- Piano di Lavoro;
- autorizzazione da parte della ASL territorialmente competente;
- certificato di analisi del tipo di amianto;
- copia dell'idoneità sanitaria degli addetti alla rimozione dei materiali contenenti amianto;
- attestati nominativi dei corsi di formazione degli addetti impegnati nell'attività nello specifico cantiere;
- verbali di informazione rivolta agli addetti sui rischi, sulle modalità comportamentali, sulle misure igieniche da osservare e sull'uso dei DPI;
- comunicazione alla ASL, di inizio dei lavori;
- valutazione relativa all'esposizione personale dei lavoratori;
- documentazione riguardante la Ditta di trasporto che dovrà essere iscritta nell'Albo Nazionale delle



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	216

Imprese che effettuano gestione dei rifiuti;

- registro di carico e scarico;
- copia del formulario di identificazione rifiuti;
- accettazione del rifiuto da parte della discarica autorizzata.

9.2.3.1.5.1 Prescrizioni per l'Impresa affidataria

L'Impresa Affidataria incaricata delle attività previste nel Progetto Esecutivo quando effettua l'assistenza all'Impresa esecutrice per la rimozione (art. 256 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) dovrà adottare le misure di sicurezza contenute negli articoli 251 e segg. del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.:

- formare ed informare gli addetti sui rischi di lavorazione in aree dove è presente il rischio amianto, artt. 257-258 del D. Lgs. 81/2008 s.m.i., con la partecipazione ad uno specifico corso;
- far effettuare agli addetti dedicati all'assistenza dell'Impresa esecutrice la visita medica finalizzata anche a verificare la possibilità di indossare dispositivi di protezione respiratoria durante il lavoro;
- effettuare un preventivo monitoraggio delle fibre aerodisperse art. 249 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- mettere a disposizione di questi lavoratori DPI monouso (maschere del tipo FFP3, tute in tyvek, guanti, stivali, ecc.); gli addetti devono essere informati che esimersi dall'uso dei DPI anche per un periodo di tempo limitato, fa cadere drasticamente il livello di protezione;
- verificare l'integrità delle attrezzature e dei DPI ad ogni inizio turno;
- procedere alla bagnatura costante di tutta l'area di intervento con idonei mezzi per garantire l'umidificazione dei materiali al fine di evitare sollevamento di polvere;

L'Impresa Affidataria, in assistenza alle attività di scavo e rimozione, dovrà mettere a disposizione dell'Impresa esecutrice art 256 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. oltre agli eventuali addetti per la conduzione dei MOF e del mezzo strada/rotaia, per le attività che ne prevedono l'impiego, un proprio addetto a terra abilitato alle mansioni esecutive di protezione cantiere che assiste l'agente RFI nelle operazioni di protezione cantiere con la sistemazione dei segnali ferroviari, dei dispositivi di corto circuito e procede allo scambio dei moduli per l'avvio dell'interruzione della circolazione e toltà tensione. La stessa sequenza di operazioni viene svolta in maniera diversa al termine del periodo di tempo concesso in interruzione della circolazione.

Gli addetti a terra dell'Affidataria a supporto delle attività di scavo devono essere dotati di tutti i DPI previsti per la protezione dal rischio amianto (tute in tyvek, guanti, stivali, mascherine FFP3, ecc.).

Deve essere effettuata comunque la formazione e informazione per tutti i soggetti presenti nell'area di cantiere sia per il comportamento da assumere in aree con presenza di squadre a diversa specializzazione sia in relazione ai rischi non riconducibili alla propria attività lavorativa. In generale, le aree da bonificare devono essere interdette ai non addetti fino al termine dell'operazione mediante apposite recinzioni e segnaletica. Dovranno essere vigilate tali aree al fine di evitare ingressi accidentali ed ai non autorizzati.

9.2.3.1.5.2 Prescrizioni particolari per l'Impresa esecutrice

Gli addetti dell'Impresa esecutrice art. 256 del D. Lgs. 81/2008 s.m.i. eseguiranno le operazioni di rimozione di materiali contenenti amianto secondo quanto prescritto nel proprio Piano di Lavoro approvato dalla ASL territorialmente competente.

Gli addetti dell'Impresa esecutrice, oltre ai rischi intrinseci all'attività di rimozione/demolizione, potrebbero anche essere esposti ai rischi tipici del settore ferroviario, in particolare per le attività sulla sede, quali folgorazione ed investimento da treni o mezzi d'opera in movimento. Pertanto, per un'esaustiva conoscenza delle condizioni di rischio, l'Impresa esecutrice della rimozione MCA, dovrà essere informata sulle modalità



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	217

comportamentali da mantenere nelle aree ferroviarie, sui rischi esistenti osservando le prescrizioni contenute nei paragrafi del presente PSC dedicati alle attività per le quali sta prestando la propria opera, nonché le indicazioni riportate nel POS dell'Impresa Affidataria titolare delle lavorazioni.

Per i lavori in linea ed in piazzale, l'Impresa esecutrice dovrà anche prevedere l'allestimento di un'area di lavoro spostabile in funzione della attività e di un cantiere per il deposito temporaneo del MCA rimosso e del successivo confezionamento ed imballaggio per il conferimento alla discarica autorizzata, secondo le caratteristiche del materiale.

L'Impresa esecutrice dovrà disporre di mezzi d'opera su ferro (MOF) per il trasporto degli addetti e del materiale scavato rimosso e di mezzi per lo scavo e per le operazioni di carico e scarico dei MCA idonei. Per le eventuali lavorazioni sulla sede, la squadra dell'Impresa esecutrice, dopo aver effettuato le operazioni di preparazione nel cantiere ad essa assegnato, raggiungerà l'area interessata dai lavori dall'armamento o dallo scavo con i mezzi d'opera ferroviari messi a disposizione dall'Impresa Affidataria. Il treno di lavoro è composto da una motrice, da un carro pianale dotato di una unità di decontaminazione, di un wc chimico, di apparecchiature per la nebulizzazione e di contenitori di incapsulante. Il mezzo sarà attrezzato anche con carri pianali dotati di sponde per il contenimento dei materiali incoerenti contenenti amianto, foderati con teli in plastica pesante occhiellati e sbordanti per la successiva copertura dei materiali rimossi dalla sede ferroviaria al fine di evitare la propagazione di polveri durante il trasporto fino all'area di confezionamento. La composizione del mezzo d'opera ferroviario MOF si completa con il vagone porta addetti per il rientro del personale esposto al rischio amianto.

Il treno di lavoro e tutti i mezzi su rotaia utilizzati per lo scavo e per il carico del ballast rimosso devono essere condotti, da personale abilitato dell'Impresa Affidataria incaricata delle attività di armamento o dell'attività tecnologica.

Durante le operazioni di scavo e carico materiali sul pianale, i conducenti, sia del mezzo di scavo che della motrice del treno di lavoro, ai quali deve essere garantita la piena visibilità, resteranno sempre a bordo mantenendo gli sportelli costantemente chiusi e azionando l'impianto di ventilazione con all'esterno filtro HEPA di cui dovranno essere dotate le cabine dei mezzi. Le comunicazioni con gli addetti avverranno mediante ricetrasmittente in dotazione ai conducenti.

Al termine delle attività di rimozione e comunque al termine della Interruzione assegnata, sarà sempre cura dell'addetto alle mansioni esecutiva dell'Impresa Affidataria comunicare il nulla osta alla riattivazione solo dopo aver ricevuto dal Direttore di Cantiere dell'Impresa Esecutrice art 256 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. la comunicazione scritta dell'avvenuta rimozione finale del MCA e dell'allontanamento e rientro di tutto il personale operante, al cantiere di logistica.

Al fine turno di lavoro, gli addetti dell'Impresa esecutrice faranno ritorno con lo stesso mezzo all'area di cantiere, ma a bordo di un vagone porta addetti specifico. Successivamente, qualora questi addetti non siano impegnati nell'area di confezionamento, entreranno nell'unità di decontaminazione, attraverso un secondo cancello pedonale dedicato.

Gli addetti dell'Affidataria, in assistenza per la conduzione dei mezzi operativi su ferro e degli escavatori strada/rotaia attenderanno a bordo il lavaggio esterno del mezzo operato a cura del personale dell'Impresa incaricata della rimozione MCA, e al completamento dell'operazione potranno scendere e recarsi direttamente nell'area di logistica entrando dal cancello "pulito".

Analogamente, per le attività di scavo e rimozione dei materiali contaminati, l'Impresa esecutrice dovrà allestire il proprio cantiere, in corrispondenza delle aree di cantiere assegnate ed utilizzerà mezzi gommati



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	218

per l'esecuzione di tutte le operazioni.

L'intera area operativa sarà delimitata con recinzione in rete elettrosaldata con sovrapposta rete antipolvere ed internamente sarà suddivisa funzionalmente in base alla sequenza delle operazioni, zona di scavo o e area per il confezionamento. La zona logistica sarà confinata e segregata.

La zona di confezionamento dei sacchi con MCA da conferire a scarica sarà protetta con teli impermeabili per impedire eventuali infiltrazioni nel terreno, ed in posizione baricentrica tra questa e la zona di scavo sarà collocato il nebulizzatore, le attrezzature di collegamento alla cisterna d'acqua e ai punti di alimentazione.

Durante le operazioni, i conducenti dei mezzi operativi di scavo e carico devono godere della piena visibilità dell'intera area. Essi resteranno sempre a bordo mantenendo gli sportelli costantemente chiusi e azionando l'impianto di ventilazione con all'esterno filtro HEPA di cui dovranno essere dotate le cabine dei mezzi. Le comunicazioni con gli addetti avverranno mediante ricetrasmittente in dotazione ai conducenti.

Gli addetti alla guida dell'escavatore e del mezzo di sollevamento e carico dei sacchi, opereranno con macchine gommati dotati di girofaro e cicalina per le manovre in retromarcia.

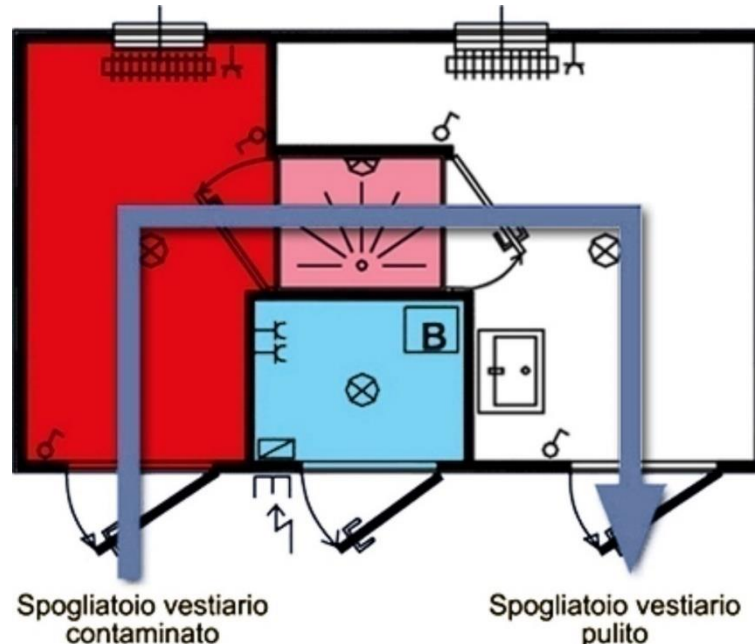
In tutti i casi, al termine della rimozione nell'area interessata, l'Impresa Esecutrice produrrà l'attestazione di avvenuta bonifica del MCA; tale attestazione costituirà il nulla osta per le successive attività.

9.2.3.1.5.3 Prescrizioni e misure di sicurezza generali per l'attività di bonifica

In aggiunta a quanto già riportato nei precedenti paragrafi, si ribadisce che:

- la rimozione/demolizione dei MCA avverrà tramite mezzi meccanici e deve essere eseguita ad umido con costante monitoraggio ambientale;
- tutte le imprese presenti in cantiere devono essere informate dell'eventuale presenza del rischio amianto. Le aree da bonificare devono essere interdette ai non addetti fino al termine dell'operazione mediante apposita segnaletica e confinamento statico (statico-dinamico nei casi dove vi fosse presenza di materiale friabile o compatto con danneggiamento equiparabile al friabile o dove richiesto dagli Enti competenti). Dovranno essere vigilate tali aree al fine di evitare ingressi accidentali ed ai non autorizzati;
- per garantire la salute e la sicurezza degli addetti, è necessario, a seconda dell'ubicazione del cantiere, separare fisicamente l'area in cui si accede all'area di cantiere da quella di uscita. L'area strettamente adiacente al cantiere, definita "sporca", consente di gettare i DPI in apposito contenitore ed accedere all'area intermedia per consentire la pulizia (doccia). Successivamente si potranno indossare gli abiti depositati e contenuti in appositi armadietti ubicati nell'area "pulita" e consentire l'uscita degli addetti. Pertanto, è fondamentale che il box di decontaminazione sia installato nelle immediate vicinanze dell'area di lavoro.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	219



- le operazioni di imballaggio e allontanamento dei rifiuti dal cantiere dovranno essere effettuate adottando tutte le misure cautelative per evitare una contaminazione di amianto all'esterno dell'area di lavoro. Tutti i materiali di risulta devono essere adeguatamente etichettati a norma di legge. I rifiuti in piccoli frammenti devono essere raccolti al momento della loro formazione e racchiusi in sacchi di materiale impermeabile, non deteriorabile ed immediatamente sigillati. I materiali andranno allontanati dal cantiere e trasportati a discarica autorizzata a riceverli. L'eventuale deposito temporaneo deve avvenire separatamente dagli altri detriti, preferibilmente nel container destinato al trasporto oppure in zona non interessata dal traffico di mezzi. Giornalmente deve essere effettuata una pulizia anche con aspiratori dotati di filtri assoluti delle zone di cantiere che possono essere state contaminate da amianto. L'impresa esecutrice deve tenere costantemente aggiornato il registro di carico-scarico dei rifiuti.
- la procedura di pulizia del personale serve ad assicurare l'igiene personale ed evitare di portare al di fuori dell'area di lavoro le fibre di amianto trattenute nei capelli, nei vestiti, ecc.. Sostanzialmente si tratta di una procedura di decontaminazione. Massima cura deve essere riservata alle operazioni di svestizione: tenendo indossata la maschera, l'addetto dovrà procedere alla pulizia ad umido della tuta, che deve essere sfilata arrotolandola man mano dall'alto verso il basso e dall'interno verso l'esterno e poi riposta in un contenitore chiuso. Infine, potrà togliersi con cautela la maschera, dopo averla inumidita verso l'esterno. L'Appaltatore redigerà apposito PdL per far seguire specifica procedura di decontaminazione sia all'entrata che all'uscita del cantiere.

9.2.4 Rischio biologico

Il rischio biologico è dovuto alla presenza di:

- batteri patogeni;
- virus patogeni;
- funghi produttori di micosi;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	220

- antigeni biologici non microbici.

Qualora sia possibile la presenza di agenti biologici nocivi dovrà essere effettuata una attenta valutazione dei rischi ai sensi dell'art. 271 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e del Titolo X del medesimo decreto, con la successiva definizione e adozione delle misure preventive e protettive di concerto con il medico competente; la valutazione dei rischi e le più appropriate misure di prevenzione e protezione previste saranno riportate nel POS dell'Impresa esecutrice.

La valutazione del rischio dovrà mirare ad evidenziare le situazioni di pericolo, tenendo conto che nei lavori ferroviari si tratta, generalmente, di esposizioni occasionali legate alla tipologia del lavoro (lavori in galleria, in terreni utilizzati come discariche, in ambienti infestati da ratti o deiezioni di animali, manutenzioni, ristrutturazioni di impianti fognari, ecc.).

Nell'eventualità che dovessero essere presenti sul territorio nazionale epidemie/pandemie dichiarate ufficialmente dal OMS, l'argomento verrà approfondito in una specifica appendice della Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza dove verranno illustrate, oltre alle procedure dettate dallo stesso Organismo, anche quelle complementari che dovranno essere adottate all'interno dei cantieri.

9.2.4.1 Rischio derivante da infezioni da microrganismi

Durante i lavori di demolizione dei manufatti è possibile il contatto con agenti biologici dovuti alla presenza di rifiuti, presenza di ratti e residuati fognari.

Prima dell'inizio dei lavori di bonifica dovrà essere eseguito un esame della zona e dovranno essere assunte informazioni per accertare la natura e l'entità dei rischi presenti nell'ambiente.

Sulla base dei dati particolari rilevati e di quelli generali per lavori di bonifica, dovrà essere approntato un programma tecnico-sanitario con la determinazione delle misure da adottare in ordine di priorità per la sicurezza e l'igiene degli addetti nei posti di lavoro e nelle installazioni igienico assistenziali, da divulgare nell'ambito delle attività di informazione e formazione.

Quando si faccia uso di mezzi chimici per l'eliminazione di insetti o altro, l'applicazione deve essere effettuata da ditta specializzata osservando le prescrizioni delle schede prodotto.

Al termine della bonifica il CSE emanerà un OdS per consentire l'accesso del personale di impresa alle aree di intervento. Nell'OdS sulla base del documento finale rilasciato dalla ditta che ha effettuato la bonifica saranno prescritte eventuali precauzioni o DPI necessari all'accesso.

L'area di intervento trattata dovrà essere preliminarmente recintata e segnalata con i segnali di pericolo e di divieto di accesso. A fine lavori saranno esposti cartelli di avviso indicanti i comportamenti da tenere per rischi residui presenti ed eventuali limitazioni temporali per interventi successivi.

Al POS, l'Impresa che esegue i lavori allegnerà le schede di sicurezza dei prodotti utilizzati affinché il CSE possa informare le imprese che interverranno successivamente.

9.2.4.2 Rischio derivante da stress lavoro – correlato

Il D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., all'art. 28 comma 1 bis, prevede che, a far data dal 1 gennaio 2011, il Datore di lavoro inserisca lo "stress lavoro-correlato" tra i rischi oggetto di valutazione nell'ambito della redazione del Documento di Valutazione dei Rischi aziendali.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	221

Tale valutazione dovrà essere effettuata sulla base delle Linee Guida nazionali, approvate dalla Commissione consultiva permanente per la salute e la sicurezza sul lavoro, diramate con la circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali del 18 novembre 2010.

Tale valutazione deve essere parte integrante della valutazione dei rischi che ogni Datore di lavoro (DdL) deve effettuare nell'ambito delle attività lavorative svolte nella propria Impresa. Pertanto, nel processo di analisi e valutazione di questo, come di ogni altro rischio lavorativo, il DdL deve agire in sinergia con il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), con il Medico competente, ove nominato e deve prevedere la consultazione del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS).

Operativamente la valutazione si articola in due fasi:

- la prima, cosiddetta preliminare, è quella di base;
- la seconda, approfondita, si attiva nel caso in cui gli elementi di rischio da stress lavoro-correlato e le misure correttive adottate dal Datore di lavoro a seguito della stessa si rivelino inefficaci.

Gli indicatori per la valutazione preliminare di questo rischio, oggettivi e verificabili, sono espressi da tre famiglie di eventi nelle citate Indicazioni della Commissione consultiva. Questi eventi possono essere monitorati con liste di controllo Aziendali predisposte dal Datore di lavoro con il RLS.

Nel caso in cui dalla valutazione preliminare non emergano elementi di rischio da stress lavoro-correlato, il Datore di lavoro ne darà citazione nel Piano Operativo di Sicurezza. In caso diverso si ricorre ad azioni correttive con pianificazione ed adozione di ulteriori provvedimenti.

L'eventuale valutazione approfondita si avvale di strumenti di indagine quali, questionari e/o interviste. Nelle Imprese più piccole, in luogo degli eventuali approfondimenti di cui sopra, il Datore di lavoro può fare ricorso allo strumento delle riunioni interne con i lavoratori.

La programmazione temporale delle attività di valutazione e l'indicazione del termine finale di espletamento devono risultare nel POS.

9.3 AMBIENTI SOSPETTI DI INQUINAMENTO O CONFINATI (A.S.I.C.)

Nello svolgimento di interventi su linee ferroviarie, stazioni, fermate, ecc., in particolar modo quando si richiedono lavori su impianti esistenti, può capitare di operare in ambienti confinati.

Per ambiente confinato si intende uno spazio circoscritto, caratterizzato da accessi e uscite difficoltosi o limitati, da una ventilazione naturale sfavorevole, nel quale, in presenza di agenti pericolosi o in carenza di ossigeno o per difficoltà di evacuazione o di comunicazione con l'esterno, può verificarsi un infortunio grave o mortale. I luoghi di lavoro così classificati sono quelli richiamati dagli artt. 66 e 121 del D. Lgs. 81/2008 ovvero pozzi, pozzi neri, fogne, camini, fosse in genere, gallerie, condutture, caldaie e simili, vasche canalizzazioni, serbatoi e simili, tubazioni, recipienti, silos, cunicoli, ecc..

A questa definizione è stata aggiunta dal DPR 177/11 anche quella di "ambiente sospetto di inquinamento" volendo estendere anche a questi luoghi le attenzioni riservate ai primi.

Alcuni ambienti confinati sono facilmente identificabili come tali, in quanto la limitazione legata alle aperture di accesso e alla ventilazione sono ben evidenti e/o la presenza di agenti chimici pericolosi è nota.

Fra gli ambienti confinati facilmente identificabili si possono citare cunicoli di fogne e di impianti di smaltimento di liquami sia di origine civile che zootecnica (fosse settiche, biologiche ed altro), pozzi e tubazioni, silos, cisterne o altri contenitori per sostanze o prodotti chimici organici e inorganici, ecc..



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	222

Altri ambienti, ad un primo esame superficiale, potrebbero non apparire come confinati ma, in particolari circostanze legate alle modalità di svolgimento dell'attività lavorativa o ad influenze provenienti dall'ambiente circostante, essi possono invece configurarsi come tali. Si parla, ad esempio, di vasche, interrato e fuori terra, di gallerie, ecc..

Si riporta qui di seguito un sintetico riepilogo dei contenuti della normativa vigente in materia per tutte le situazioni di lavoro in ambienti confinati oggi non prevedibili. Per un maggiore approfondimento, si rimanda alla normativa vigente e, in particolare, al documento "Istruzioni operative in materia di sicurezza e igiene del lavoro per i lavori in ambienti confinati" redatto dal Gruppo di Lavoro Ambienti Confinati della Regione Emilia-Romagna.

9.3.1.1 Le criticità degli ambienti confinati

L'identificazione degli ambienti confinati riveste particolare importanza perché se in alcuni casi è evidente la presenza del rischio (ad es. accessi limitati con scarsa ventilazione e/o presenza di sostanze pericolose), ce ne sono altri nei quali – seppur apparentemente innocui - la situazione di rischio da spazio confinato si verifica a causa, ad esempio, della modalità di lavoro, di influenza dall'ambiente esterno.

In generale, il lavoro all'interno di ambienti confinati è possibile solo previa verifica dell'assenza di pericoli per la vita umana e per l'integrità fisica dei lavoratori, vale a dire solo laddove vi è reale possibilità di salvataggio e soccorso e assenza di gas, vapori, fumi, polveri, ecc. ed altri agenti pericolosi per i lavoratori. In quest'ultimo caso, laddove non sia possibile evitare l'accesso dovranno essere messe in atto tutte le misure atte a garantire la sicurezza dei lavoratori. In particolare, le maggiori criticità relative ai lavori in ambienti confinati sono legate ai seguenti aspetti:

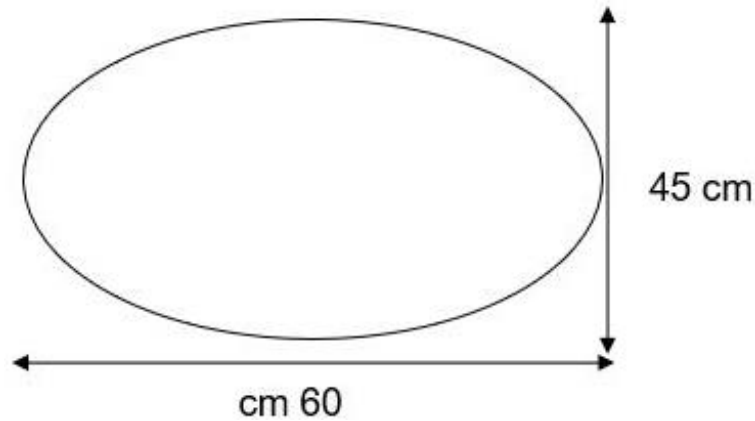
- accesso-uscita;

Vanno considerate le dimensioni, il numero e la posizione spaziale degli accessi, oltre alle eventuali difficoltà di raggiungere determinate posizioni all'interno del locale confinato. Per definire le dimensioni minime delle aperture di accesso, è necessario fare riferimento alle norme tecniche di volta in volta in vigore, rapportandole alla necessità di "consentire l'agevole recupero di un lavoratore privo di sensi" così come riportato all'art. 66 e nell'allegato IV, punto 3.1 del D. Lgs. 81/2008 e alle esigenze di utilizzo di specifiche attrezzature per il salvataggio. Infine, si deve tener conto anche dell'eventuale ingombro rappresentato da servizi tecnici quali tubazioni per l'aria, cavi elettrici, ecc..

A tale scopo, è necessario ricavare la cosiddetta "ellisse del corpo", avente come asse maggiore la larghezza delle spalle – 60 cm – e come asse minore la profondità del corpo – 45 cm. L'ingombro del corpo umano immobile può essere espresso attraverso tale ellisse. Se le dimensioni sono minori di quelle sotto indicate significa che vi è, con ragionevole sicurezza, una reale difficoltà per l'accesso e di conseguenza una condizione di rischio:

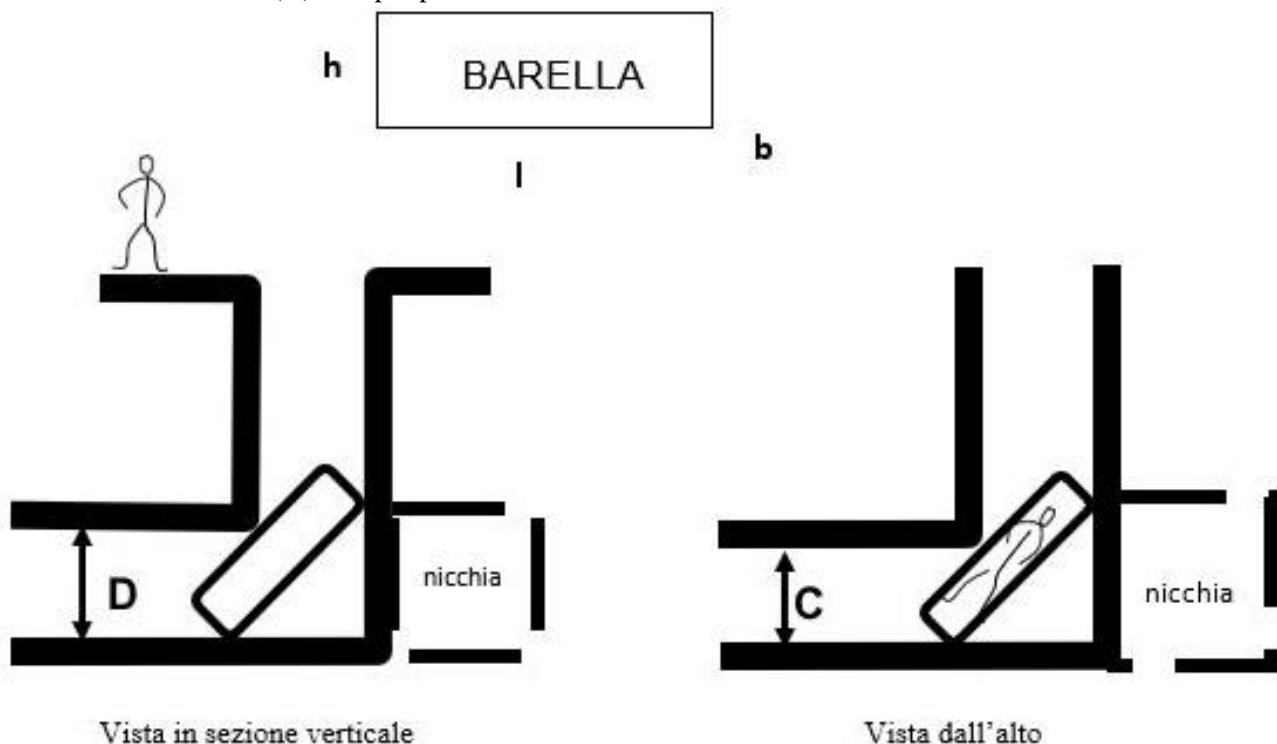
Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	223



Le dimensioni minime vanno aumentate qualora si preveda di utilizzare bombole o Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) specifici che aumentino gli ingombri.

Nel caso di recupero di un lavoratore inanimato, lo spazio previsto per l'uso di barelle o similari sistemi di movimentazione degli infortunati in condizioni di emergenza (es. immobilizzatori spinali), deve essere anch'esso preso in considerazione. Gli ingombri vanno considerati sia per movimenti di svolta in piano, sia in verticale. I modelli di barelle o ausili simili si differenziano notevolmente e hanno sovente dimensioni regolabili. Volendo fornire un valore orientativo, si può pensare a una lunghezza (l) di 210 cm, una larghezza (b) di 45 cm ed una altezza (h) di 38 cm con infortunato "bloccato". Con queste dimensioni, la larghezza in piano del percorso (C) per una svolta di 90° tra due condotti di uguali dimensioni è 107 cm mentre per movimenti in verticale (D), sempre per una svolta di 90°, è di 102 cm.



Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	224

Per agevolare le manovre con barella all'interno di condotte, in fase progettuale è necessario prevedere apposite nicchie nelle curve in cui far rientrare l'operatore addetto al soccorso durante le movimentazioni (come da immagine precedente).

- atmosfera interna;

Il rischio connesso all'atmosfera nei luoghi confinati riguarda principalmente il livello di ossigeno, l'esplosività e la tossicità. In situazioni di ventilazione naturale sfavorevole, ossia in carenza di idonea circolazione naturale dell'aria tra l'interno e l'esterno, si possono avere le seguenti principali conseguenze:

- modificazione dell'atmosfera interna rispetto a quella dell'ambiente esterno;
- concentrazione all'interno di gas pericolosi e letali;
- riduzione della percentuale di ossigeno dovuta alla presenza di altri gas o al suo consumo a causa di reazioni chimiche (ossidazione per ruggine, fermentazione di materiali organici, ecc.).

Per analizzare il livello di rischio si può classificare lo spazio confinato secondo la seguente tabella³ che tiene conto dei tre parametri sopra elencati:

	Classe A	Classe B	Classe C
Caratteristiche	Uno spazio confinato che presenta un alto e immediato rischio per la salute e la vita del lavoratore. Include la mancanza di ossigeno, presenza di atmosfere infiammabili o esplosive, alte concentrazioni di sostanze tossiche (IDLH – immediately dangerous to life or health).	Spazio confinato che può portare a situazioni di infortunio se non vengono adottate misure preventive, ma non è immediatamente pericoloso per la vita e la salute.	Spazio confinato in cui il rischio è trascurabile, non influisce sul normale svolgimento del lavoro e non è prevedibile un peggioramento.
Ossigeno	% O ₂ < 18 oppure > 25	18 < % O ₂ < 20	20 < % O ₂ < 25
Esplosività	Uguale o superiore al 20% del LIE	Dal 10% al 19% del LIE	Uguale o inferiore al 10% del LIE
Tossicità	> IDLH	Superiore o uguale al VLE (TLV) ma inferiore a IDLH	Inferiore al VLE (TLV)

Le principali tecniche per garantire la respirabilità sono le seguenti, elencate in ordine di priorità:

- ventilazione artificiale dei luoghi confinati, continua o discontinua. In alcuni casi, tale soluzione potrebbe essere non idonea, aumentando la quantità di pulviscolo nell'area;
- uso di respiratori isolanti abbinati o non a ventilazione artificiale dei locali;

³ - LIE, Limite inferiore di esplosibilità o di infiammabilità: minima concentrazione in aria di sostanze infiammabili sotto forma di gas, vapori, polveri,

fibre o residui solidi volanti, la quale, dopo l'accensione, permette l'autosostentamento della propagazione delle fiamme;

- IDLH, Immediately Dangerous to Life or Health: alto e immediato pericolo per la salute e la vita in base alla definizione del NIOSH - National Institute for Safety and Health – Americano: livello di concentrazione in presenza della quale un lavoratore sano ha un tempo massimo di 30' per allontanarsi dalla zona pericolosa;

- VLE: Valore Limite di Esposizione Professionale (concentrazione media di sostanza misurata o calcolata su un periodo di otto ore), di cui esiste una lista contenuta nell'Allegato XXXVIII del D. Lgs. 81/2008. Per le sostanze non presenti nell'Allegato XXXVIII, è necessario riferirsi al TLV-

ACGIH di significato simile al VLE.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	225

- inertizzazione dei locali e contemporaneo uso di respiratori isolanti.

- salvataggio;

Sono definite tre categorie di salvataggio in spazi ristretti: autosoccorso, non ingresso di salvataggio ed entrata di salvataggio.

- autosoccorso: si ha quando il lavoratore che si trova nello spazio confinato è in grado di riconoscere una situazione critica e di uscire autonomamente prima che la situazione gli impedisca di mettersi in salvo. A tal fine, è necessaria una preventiva valutazione dei rischi e una formazione specifica degli operatori;
- non ingresso di salvataggio: consiste nel sistema di recupero/salvataggio dall'esterno del locale utilizzando il cosiddetto "cordone ombelicale" senza che nessuno entri nello spazio confinato. In questo caso, il lavoro è consentito, in generale, solo se il lavoratore è munito di imbragatura, ancorato ad una fune completa di sistema di recupero e vigilato dall'esterno per tutta la durata delle operazioni. La possibile applicazione di questa tecnica è strettamente collegata alla conformazione del locale e per questo non sempre applicabile;
- entrata di salvataggio: in questo caso è necessario avere più persone per l'accesso in un luogo confinato. L'entrata di salvataggio deve essere attentamente pianificata ed eseguita per evitare di creare altre vittime che hanno bisogno, a loro volta, di soccorso. I soccorritori devono essere consapevoli dell'ambiente e devono rivalutare i loro piani immediatamente se vi è un cambiamento delle condizioni nello spazio confinato. In caso di intervento in entrata di salvataggio, è raccomandata la presenza di soccorritori di riserva

La pianificazione delle emergenze dovrà anche considerare il necessario coordinamento con gli Enti di Soccorso Pubblico. In situazioni di particolare gravità (ad esempio grandi opere sotterranee, bonifiche di canalizzazioni, ecc.) può essere necessario un accordo preventivo tra gli Enti e le imprese esecutrici, per definire le modalità operative di tale coordinamento. È però importante sottolineare che basare il soccorso esclusivamente sugli Enti di Soccorso Pubblico è da ritenersi errato, sia dal punto di vista del dettato del D. Lgs. 81/2008 sia per criteri di oggettività. Infatti, tali Enti non hanno la reale capacità di giungere sempre e ovunque in tempi compatibili con l'esigenza di effettuare un soccorso efficace. I tempi di salvataggio strettissimi obbligano sempre le imprese a garantire autonomamente i primi soccorsi di emergenza.

9.3.1.2 Valutazione dei rischi e organizzazione del lavoro in spazi confinati

9.3.1.2.1 Principali rischi degli ambienti confinati

Di seguito, viene fornito un elenco non esaustivo dei principali rischi presenti in ambienti confinati:

- rischio di asfissia (ovvero mancanza di ossigeno) a causa di:
 - permanenza prolungata/sovraccollamento con scarso ricambio di aria;
 - reazioni chimiche di ossidoriduzione di sostanze (ad esempio, combustione con rilascio di anidride carbonica, di ammoniaca, di acido cianidrico, di acido solfidrico);
 - luogo chiuso da tempo;
 - luogo comunicante con zone inquinate;

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	226

- luogo utilizzato per deposito o uso di gas o liquidi/solidi (che liberano vapori o che possono assorbire ossigeno);
- presenza di acque (di tipo carboniche) che possono assorbire ossigeno;
- fermentazioni controllate (vino, birra, aceto, ecc.) o incontrollate (vegetazione, rifiuti, ecc.);
- rischio di avvelenamento per inalazione o per contatto epidermico:
 - per gas, fumi o vapori nocivi o tossici normalmente presenti (ad esempio, residui in recipienti di stoccaggio o trasporto di gas) o che possono provenire per infiltrazione da ambienti circostanti (ad esempio, rilascio di monossido di carbonio), in relazione all'evaporazione di liquidi o sublimazione di solidi normalmente presenti o che possono improvvisamente riempire gli spazi o rilasciarvi gas, quando agitati o spostati (ad esempio, acido solforico, acido cloridrico, zolfo solido);
 - macerazione e/o decomposizione di sostanze organiche con rilascio di biogas;
- rischio di incendio ed esplosione, che si può verificare in relazione alla presenza di:
 - gas e vapori infiammabili (ad esempio, metano, acetilene, propano/butano, xilolo, benzene);
 - liquidi infiammabili (ad esempio, benzine e solventi idrocarburici);
 - polveri disperse nell'aria in alta concentrazione (ad esempio, farine, nerofumo, segatura);
 - eccesso di ossigeno o di ossidanti in genere (ad esempio, a causa di violenta ossidazione di sostanze grasse/oleose; nitrato di ammonio con paglia o trucioli di legno);
 - macerazione e/o decomposizione di sostanze organiche con auto riscaldamento della massa fino alla temperatura di autoaccensione;
 - sorgenti di innesco;
- altri rischi dovuti a:
 - presenza di sfiati da valvole, sistemi di sicurezza, ecc.;
 - seppellimento/annegamento;
 - immissione di sostanze/materiali;
 - elevate o basse temperature (contatto);
 - scariche elettriche;
 - improvvisa assenza di energia elettrica;
 - caduta e scivolamento;
 - luoghi conduttori ristretti;
 - parti meccaniche in moto accessibili;
 - assenza o insufficienza di illuminazione;
 - assenza di comunicazioni;
 - presenza di corrosivi;
 - presenza di animali o agenti biologici;
 - agenti fisici (rumore, vibrazioni, sovrappressione, ecc.);
 - condizioni microclimatiche (affaticamento da caldo (heat stress), affaticamento da freddo (cold stress))



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	227

- affaticamento fisico-mentale / utilizzo permanente dei DPI;
- strutturali (uso delle scale e ponteggi (lavori in quota), attività condotte su superfici instabili (bagnate o scivolose) o su fondi irregolari, caduta di oggetti, cedimenti strutturali, incarcerationo/intrappolamento, necessità di spostamento in ambienti con sviluppo orizzontale/verticale).

9.3.1.2.2 Informazione, formazione e addestramento

I lavoratori dovranno essere formati e addestrati ad operare in tali ambienti e almeno il 30% di essi (tra cui il preposto) dovrà possedere almeno 3 anni di esperienza nel settore. La formazione dovrà essere suddivisa tra una parte di carattere generale e un'altra specifica per il tipo di attività da svolgere in ambiente confinato. Dovrà essere svolta una formazione specifica per la gestione delle emergenze e delle operazioni di salvataggio, che dovranno comprendere anche delle simulazioni. Tutto il personale adibito ai lavori, sia entro che intorno al luogo confinato, dovrà essere formato e abilitato per gli interventi di primo soccorso anche di tipo specifico.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	228

10 RISCHI DERIVANTI DALLA PRESENZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

Le regole tecniche organizzative e di sicurezza per i cantieri di lavoro in presenza di esercizio ferroviario sono definite nell'Istruzione per la Protezione dei Cantieri (IPC) e s.m.i. a cui si rimanda per ulteriori dettagli. In questo capitolo sono evidenziate alcune misure di prevenzione e protezione definite in tali Istruzioni. Come descritto all'art.1 delle citate IPC, la circolazione dei treni sulle linee ferroviarie, è regolata da diversi regimi di circolazione che comportano quindi, una protezione della circolazione diversa a seconda del regime adottato. Pertanto, è necessario che tutto il personale impiegato alle attività di manutenzione o di adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria sia al corrente dell'andamento della circolazione ferroviaria sulla linea oggetto degli interventi. Tale informazione è desunta dall'Orario di Servizio.

10.1 ART.1 – LINEE, STAZIONI, TRENI E REGIMI DI ESERCIZIO

1. La circolazione ferroviaria si svolge su linee a uno o più binari.
Le linee a “semplice binario” sono attrezzate per la circolazione dei treni nei due sensi sull'unica sede disponibile. Ciascun binario delle linee a “doppio binario” è attrezzato per la circolazione dei treni in entrambi i sensi di marcia (“linee a doppio binario banalizzate”), ad eccezione di alcune linee i cui binari sono attrezzati solo per la circolazione sul binario di sinistra rispetto al senso di marcia del treno; tale binario è denominato legale, mentre quando, in caso di eventi improvvisi che impediscano il transito sullo stesso binario, i treni percorrono il binario di destra, si dice che essi viaggiano sul binario illegale. [...] Sulle linee a “doppio binario” sono denominati binario pari e binario dispari quelli percorsi rispettivamente da treni pari o dispari; i treni sono contrassegnati in orario con numeri: ai numeri pari corrispondono i treni in una direzione di marcia ed ai numeri dispari quelli nella direzione opposta. Nel caso di confluenza di più linee con differente senso di marcia dei treni pari e dispari, la denominazione è quella riferita ai treni della linea confluyente più importante.
2. Si dicono “stazioni” le località di servizio, normalmente delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuare le precedenza fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto.
Le stazioni non adibite al servizio pubblico sono anche denominate “posti di movimento”.
Nell'ambito delle stazioni si distinguono i binari “di circolazione” (di arrivo, partenza o transito dei treni) ed i binari “secondari” (non adibiti normalmente al movimento dei treni).
Vengono denominati binari di “corsa” i binari di circolazione che costituiscono la diretta prosecuzione delle linee nell'ambito della stazione.
Tali binari, generalmente di più corretto tracciato, sono quelli utilizzati di regola per il transito dei treni senza fermata.
3. Sono denominate “posti di comunicazione” le località di servizio, poste su linee a doppio binario, protette da segnali di blocco, sprovviste di segnali di partenza, e di impianti atti ad effettuare le precedenza, ma munite di comunicazioni per il passaggio da un binario all'altro.
I posti di comunicazione non telecomandati possono essere impresenziati oppure presenziati dal Dirigente Movimento o da agente di guardia: in quest'ultimo caso la manovra dei deviatori è inibita
4. Fra due stazioni successive possono esistere posti di servizio, muniti di segnali fissi ed adibiti al distanziamento dei treni che vengono denominati “posti di blocco intermedi”.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	229

5. Sono denominate “bivi, posti di passaggio tra il doppio e semplice binario, attraversamenti” le località di servizio protette da segnali fissi, situate fuori delle stazioni e munite rispettivamente di impianti di diramazione di due o più linee, di confluenza in binario unico di linee a doppio binario, di intersezioni di più linee. Dette località di servizio, quando non siano esercitate in telecomando, sono presenziate di regola da deviatori.

5 bis. Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili con blocco radio e prive di segnali fissi luminosi (ERTMS/ETCS L2), per la delimitazione delle stazioni e la protezione dei posti di comunicazione e dei bivi sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui Segnali.

6. Sono denominate “fermate” le località, adibite al servizio pubblico, che, di regola non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, precedenza e manovre.

Le fermate possono anche non essere presenziate. Le fermate impresenziate possono essere ubicate anche nell’ambito di una stazione.

7. Sono “stazioni disabilite” le stazioni temporaneamente non presenziate da Dirigente Movimento. Durante il periodo di disabilitazione non possono effettuarsi incroci o precedenza di treni.

8. Sono denominati “posti intermedi” le stazioni disabilite, nonché le località di servizio definite ai commi dal 3 al 6, salvo che non vengano presenziate da Dirigente Movimento.

9. Sono denominati “posti di linea” i posti fissi per la custodia dei passaggi a livello (esclusi quelli in consegna a stazioni abilitate) e gli altri posti fissi di vigilanza stabiliti dalle Unità periferiche interessate.

9 bis. Sono denominati “Posti di Esodo” gli impianti individuati su determinati tratti di linea per permettere l’allontanamento dei viaggiatori in caso di emergenza. Per l’individuazione dei Posti di Esodo sono utilizzati appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

[...]

17. La circolazione dei treni è regolata in ogni stazione da un “Dirigente Movimento”.

18. La circolazione dei treni può essere regolata con il regime del blocco elettrico o del blocco radio. Il blocco elettrico può essere manuale, automatico o conta-assi.

19. In determinate condizioni di anormalità, stabilite nelle apposite Istruzioni, la circolazione dei treni può essere regolata con il regime del “blocco telefonico”; in questo caso ciascuna stazione può consentire la partenza di un treno solo dopo aver chiesto ed ottenuto per il treno stesso, mediante appositi dispacci, la “via libera” dalla successiva stazione abilitata.

19 bis. Le linee esercitate con il regime del blocco radio sono prive di segnali fissi luminosi. Tali linee sono suddivise in tratti (sezioni) delimitati da appositi segnali fissi definiti nel Regolamento sui segnali.

Il blocco radio garantisce che ciascuna sezione possa essere impegnata da un treno alla volta.

Il blocco radio assicura il distanziamento dei treni per mezzo di informazioni trasmesse via radio a bordo dei treni appositamente attrezzati.

Le norme particolari per l’esercizio con tale sistema sono riportate nell’Istruzione con sistema di blocco radio.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	230

20. Le linee esercitate con il regime del “blocco elettrico” sono suddivise in tratti (sezioni di blocco), delimitati da segnali fissi vincolati in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.
21. Su determinate linee a scarso traffico la circolazione dei treni è regolata, anziché dai singoli dirigenti di stazione, da un “Dirigente Unico”.
L’Unità centrale competente può, inoltre, disporre per le linee a scarso traffico l’adozione di altre specifiche norme atte a disciplinare la circolazione dei treni in deroga alle norme comuni.
Su determinate linee a traffico intenso nella regolazione della circolazione dei treni interviene un “Dirigente Centrale” per coordinare l’operato dei Dirigenti delle stazioni.
22. In particolari situazioni d’impianto determinate stazioni o tratti di linea possono essere subordinati, agli effetti della circolazione dei treni, ad altre stazioni o a posti di comando centralizzato.
In tali casi può essere omissivo il presenziamento in loco. Le specifiche norme d’esercizio sono contenute nelle Disposizioni per l’esercizio in telecomando e nelle Istruzioni emanate dall’Unità centrale competente e/o periferiche interessate.
La circolazione dei treni deve essere protetta da uno dei seguenti sistemi:
sistema di controllo della marcia dei treni, di distanziamento e di segnalamento in cabina di guida (ERTMS/ETCS L2);
- sistema di controllo della marcia dei treni (SCMT);
 - sistema di supporto della condotta dei treni (SSC).
- A tal fine le linee sono attrezzate con il sottosistema di terra di uno di tali sistemi e i treni devono essere attrezzati con i sottosistemi di bordo compatibili con i sottosistemi di terra presenti sulle linee da percorrere. L’esercizio con tali sistemi si svolge in conformità alle specifiche norme.
Determinate linee sono munite di attrezzature atte a realizzare sistemi per il controllo della marcia dei treni, il distanziamento ed il segnalamento in cabina di guida dei rotabili (ERTMS/ETCS L2).
Con questi sistemi la circolazione dei treni è regolata mediante la concessione di “Autorizzazioni al Movimento” definite nel Regolamento sui Segnali. Tale concessione è vincolata in modo che ciascuna sezione non possa essere impegnata che da un treno per volta.
Nel tratto precedente al punto della linea in cui ha termine una Autorizzazione al Movimento in supervisione completa il sistema impone una velocità limitata. L’estensione del tratto ed il limite di velocità sono stabilite nelle Disposizioni per l’esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.
Per l’esercizio di tali sistemi debbono essere osservate le specifiche norme contenute nelle Disposizioni per l’esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2.

10.2 ART.10 - PROTEZIONE DEI CANTIERI DI LAVORO

Di seguito si riportano i regimi di esecuzione dei lavori e delle attività di vigilanza e controllo agli effetti della sicurezza come disposto dall’art.10 delle IPC:

23. I lavori all’infrastruttura ferroviaria e le attività di vigilanza e di controllo dell’infrastruttura stessa che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:
- a. occupazione con attrezzature, mezzi o uomini del binario o della zona ad esso adiacente fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia:
 - metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h,



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	231

- metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h,
 - metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h,
 - metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h,
 - metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h,
 - metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h;
- b. possibilità di interferenza tra attrezzature e sagoma di libero transito del binario;
- c. indebolimento o discontinuità del binario e, più in generale, della via;
- devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo le modalità indicate nella presente Istruzione.
24. Sui binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori o dalle attività precedentemente definite, anche se appartenenti ad altre linee, deve essere interrotta la circolazione dei treni e delle manovre o, in alternativa, devono essere adottate le misure mitigative di cui all'articolo 12 delle IPC in vigore.
25. Per l'adozione dei provvedimenti di cui ai precedenti commi 1 e 2 deve essere attuata una predisposizione organizzativa, indicata con il termine di “**protezione del cantiere lavoro**”.
26. Al fine di ridurre l'area soggetta alle limitazioni di cui al comma 1, lettera a), potranno essere disposte opportune riduzioni di velocità rispetto a quella massima ammessa sul tratto di linea sul quale devono essere svolti i lavori o le attività di vigilanza e controllo.
27. La protezione dei cantieri di lavoro si basa in generale sui seguenti elementi fondamentali:
- a. sull'inibizione dell'inoltro di treni e manovre sul tratto soggetto alle attività di cui al comma 1 e, ove non siano adottate le soluzioni di cui ai punti seguenti, sui binari ad esso attigui. Il successivo inoltro di treni e manovre potrà essere consentito solo previo accertamento della libertà del binario, nonché della zona ad esso adiacente, da attrezzature, mezzi e uomini;
 - b. sull'adozione di provvedimenti di carattere dispositivo e sull'espletamento di accertamenti e di formalità dirette al conseguimento della nozione precisa e tempestiva del momento in cui ciascun treno impegnerà il binario, nonché della garanzia che non passino treni durante il periodo in cui si eseguono determinati lavori. Questa parte della protezione presuppone il possesso delle nozioni necessarie per attuare l'organizzazione della protezione stessa e per osservare le procedure prescritte per i rapporti con il personale del movimento;
 - c. sulla predisposizione di segnalazioni a distanza e nell'ambito del cantiere con l'impiego di mezzi ottici o acustici o insieme ottici e acustici di adeguata efficacia per ordinare la pronta e tempestiva verifica della libertà ed eventuale liberazione della zona prospiciente il binario sede delle lavorazioni al momento opportuno, nel quadro di una predisposizione organizzativa adeguata caso per caso alla maggiore o minore complessità del cantiere e alle sue caratteristiche;
 - d. sulla temporanea esposizione dei segnali di arresto ai treni (art. 26 RS), con le modalità di cui ai successivi articoli della presente Istruzione.

Agli adempimenti di cui ai precedenti punti a) e b) devono provvedere gli agenti di RFI in possesso della prescritta abilitazione alla “Organizzazione della protezione dei cantieri di lavoro”.

Gli adempimenti di cui ai punti c) e d) possono essere affidati agli agenti di RFI o di Ditte Appaltatrici che siano in possesso della specifica abilitazione prevista dalle procedure del sistema abilitativo di RFI.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	232

28. Si definisce “*regime di esecuzione dei lavori agli effetti della sicurezza*” il modo con il quale sono regolati i lavori agli effetti della protezione del cantiere. Sono previsti i seguenti regimi:
- regime di interruzione del binario**, quando, durante l’esecuzione dei lavori o durante le attività di cui all’art. 16 della IPC, la circolazione dei treni e delle manovre è interrotta in una delle forme regolamentari di cui all’articolo 2, comma 21 della IPC, e la sicurezza del cantiere è garantita dai rapporti istituiti con il DM/DCO, in base ai quali per un periodo determinato il binario in lavorazione non sarà impegnato da treni, se non a seguito di specifico nulla osta alla ripresa della circolazione da parte del titolare dell’interruzione, secondo le norme di cui all’art. 11, comma 4 della IPC;
 - regime di protezione su avvistamento con agente di copertura (per i binari adiacenti)**, quando la protezione del cantiere è organizzata in maniera autonoma e indipendente dalla conoscenza della circolazione, sulla base dell’avvistamento tempestivo dei treni e sulla verifica della libertà ed eventuale liberazione della zona prospiciente il tratto di binario sede delle lavorazioni, quando i treni si presentino ad una distanza dal cantiere preventivamente stabilita;
 - regime di protezione su avvistamento senza agente di copertura (per i binari adiacenti)**, da attuare nei seguenti casi:
 - agenti isolati che operino secondo quanto riportato all’art. 16 della IPC;
 - lavorazioni per le quali è prevista l’installazione dei dispositivi di cui all’art. 12, comma 2 della IPC e che prevedono l’operatività di macchine rumorose.

10.3 ART.11 - ESECUZIONE DEI LAVORI IN REGIME DI INTERRUZIONE DEL BINARIO

Come definito all’art.11 comma 1 della IPC, l’esecuzione dei lavori in regime di interruzione avviene durante le “interruzioni programmate”, durante gli “intervalli d’orario” o durante le “interruzioni di servizio” per necessità tecniche (art. 2, comma 21, lettere a, b, e della IPC); nessun lavoro che interrompa la continuità del binario o ne riduca la stabilità, rendendolo inadatto alla circolazione, deve essere intrapreso se non si ha la sicurezza di poterlo ultimare nel termine stabilito.

Sul binario interrotto, il titolare dell’interruzione deve provvedere, sulla base di precisi accordi presi preventivamente, a disciplinare l’eventuale contemporanea circolazione di treni, mezzi d’opera e macchinari, affinché essa possa avvenire senza reciproco intralcio, tenuto conto degli altri impegni a cui è soggetto il binario per effetto dei lavori in corso.

Al termine dei lavori, prima di concedere il nulla osta per la ripresa della circolazione, il titolare dell’interruzione deve accertare che la sede ferroviaria ove si sono svolte le lavorazioni sia libera da persone, attrezzature, veicoli o altri ostacoli e che, fatto salvo quanto previsto all’art. 18 comma 5 della IPC, siano ripristinate le normali caratteristiche di sicurezza dell’infrastruttura. Per particolari esigenze riconosciute dalle Unità periferiche interessate e per motivi di forza maggiore, il binario non possa essere restituito al normale esercizio nel termine stabilito, il Titolare dell’interruzione deve darne, prima della fine dell’interruzione, avviso per iscritto o con fonogramma registrato, precisando la presumibile ulteriore durata dell’interruzione al dirigente della stazione a cui avrebbe dovuto dare il benestare per la ripresa della circolazione. Non riuscendo possibile dare il suddetto avviso, gli agenti dei Lavori o Impianti Elettrici devono subito provvedere alla protezione del tratto interrotto o ingombro nei modi prescritti dal Regolamento sui Segnali.

Il prolungamento dell’interruzione programmata è da considerarsi a tutti gli effetti come interruzione accidentale.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	233

Sulle linee a doppio binario (all'art.11 comma 9 della IPC), quando la circolazione è interrotta sul solo binario in lavorazione per lavori all'armamento o agli impianti elettrici che non comportano necessità o pericolo di interferire con i binari attigui in esercizio e che vengono eseguiti stando all'interno di macchine operatrici o sulle piattaforme dei terrazzini di lavoro della autoscale e scale a carrello, non occorre provvedere alla protezione dei binari adiacenti di cui all'articolo 12 della IPC, ritenendosi in tali casi misura precauzionale sufficiente un'adeguata sorveglianza, da esercitarsi al momento in cui gli operatori scendono a terra, affinché sia rispettato il divieto di impegnare la zona adiacente al binario attiguo. Tuttavia, la velocità sul binario attiguo dovrà essere limitata a 160 km/h con le modalità previste all'articolo 17 della IPC.

10.4 ART.12 - PROTEZIONE DEI BINARI ADIACENTI IN ALTERNATIVA ALL'INTERRUZIONE DI BINARIO

Si riporta quanto disposto *dall'art.12 della IPC* in vigore.

- 1) Rispetto ai binari adiacenti a quello interessato dai lavori, in alternativa all'interruzione di cui al comma 2 dell'articolo 10 della IPC, può essere adottata una delle seguenti procedure:
 - installazione di dispositivi finalizzati a rendere chiaramente percepibile il limite dell'area interessata dai lavori, secondo quanto indicato al successivo comma 2;
 - realizzazione del regime di protezione su avvistamento con agente di copertura con le modalità descritte al successivo comma 3.
2. L'individuazione della zona interessata dai lavori può essere realizzata mediante barriere mobili, di tipo omologato in base alle specifiche procedure di RFI, che hanno la funzione di creare una delimitazione visiva e fisica tra le aree entro le quali vengono eseguiti i lavori e i binari limitrofi in esercizio. La delimitazione dell'area di lavoro è finalizzata a evitare l'accesso involontario ai binari in esercizio del personale che opera nel cantiere. Tali barriere sono munite di specifico sistema di fissaggio alla rotaia che ne garantisce la stabilità. Le barriere mobili devono essere impiegate secondo quanto previsto nelle specifiche istruzioni tecniche emanate a parte e, una volta montate sulla rotaia, devono garantire il transito dei rotabili nel rispetto del profilo minima degli ostacoli, ammesso dalla linea.

In caso di cantieri che, in base a specifici accertamenti da parte dell'Organizzatore della protezione del cantiere di lavoro, possono essere ritenuti di limitata estensione e modesta complessità, per individuare chiaramente e rendere percepibile il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio, possono essere utilizzate anche barriere rimovibili con bandella bianca/rossa di più semplice impiego, costituite da semplici picchetti e nastro antinfortunistico.

Quando le lavorazioni prevedono l'operatività di macchine rumorose, in aggiunta alla posa in opera di tali dispositivi, deve essere segnalato l'avvicinarsi dei treni che percorrono (anche nel senso di circolazione illegale) il binario adiacente a quello di lavoro, **adottando una protezione basata sull'avvistamento senza agente di copertura**. Poiché si tratta di pura misura prudenziale, la distanza di sicurezza deve essere determinata sulla base di un tempo di sicurezza non inferiore a 15 secondi. Al momento della segnalazione deve essere sospesa l'operatività delle macchine rumorose esistenti in cantiere, fintanto che i treni non siano completamente transitati.

3. **La protezione su avvistamento con agente di copertura** si realizza esponendo sul binario interessato (fisicamente adiacente a quello interrotto nel tratto oggetto di lavorazione), per tutte le possibili provenienze dei treni (anche dal senso di circolazione illegale), un segnale d'arresto (luminoso o a



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	234

mano, art. 26 RS) in un punto definito “**posto di esposizione del segnale d’arresto**”, ubicato alla distanza di almeno 1200 metri dall’area interessata dai lavori, eventualmente sussidiato da apposito Punto Informativo SCMT/SSC. Agli effetti della presente procedura, per “agente di copertura” viene definito l’agente al quale, nell’ambito dell’organizzazione del cantiere di lavoro, viene affidata la responsabilità dell’esposizione del suddetto segnale d’arresto nel punto individuato.

Il punto di avvistamento, da individuare secondo i criteri indicati all’articolo 13, comma 4 della IPC, deve essere ubicato ad una distanza non inferiore alla distanza di sicurezza dal posto di esposizione del segnale d’arresto. A tal fine, nel calcolo del tempo di sicurezza deve essere considerato anche il perditempo dovuto allo scambio delle comunicazioni telefoniche (fra il punto di avvistamento dei treni, il cantiere e il punto di esposizione del segnale d’arresto a mano), valutato caso per caso e comunque non inferiore a dieci secondi; ciò allo scopo di evitare che l’agente di condotta del treno possa scorgere il segnale di arresto a mano, qualora non sia necessario.

Il posto di esposizione del segnale d’arresto deve essere collegato con il cantiere con mezzi di comunicazione telefonica o altri adeguati dispositivi tecnologici, impiegando apparecchiature che consentano lo scambio di comunicazioni verbali registrate, o, in alternativa, di specifiche segnalazioni registrate e tracciabili.

L’agente addetto sul cantiere alle segnalazioni di annuncio dei treni (agente avvisatore) potrà consentire l’inizio dei lavori solo dopo aver ricevuto, con comunicazione registrata, da parte degli agenti di copertura la conferma dell’avvenuta esposizione del segnale di arresto a mano e del relativo presenziamento.

L’agente avvisatore dovrà essere informato dell’avvicinarsi dei treni dall’agente addetto all’avvistamento dei treni (agente avvistatore).

In seguito all’avvistamento di un treno in arrivo, l’agente avvisatore del cantiere dovrà provvedere alla verifica della libertà della zona prospiciente il tratto di binaria sede della lavorazione (binario interrotto) e, una volta accertata tale libertà, a trasmettere all’agente di copertura, con comunicazione registrata, il nulla osta al transito del treno. Ricevuto tale nulla osta, l’agente di copertura provvederà a rimuovere il segnale d’arresto a mano e attenderà il treno, presenziandone il transito da un punto prestabilito e accertando la regolarità delle segnalazioni di coda; subito dopo dovrà provvedere a riposizionare il segnale d’arresto a mano, dandone conferma all’avvisatore con comunicazione registrata.

L’agente avvisatore del cantiere dovrà, a sua volta, presenziare il transito del treno verificandone la completezza e autorizzerà la ripresa dei lavori solo dopo aver richiesto e ottenuto conferma, con comunicazione registrata, dall’agente di copertura del riposizionamento del segnale di arresto.

Le modalità di protezione con agente di copertura possono essere realizzate anche tramite l’utilizzo di Sistemi Automatici di Annuncio Treni (ATWS: Automatic Track Warning System), di cui al successivo comma 8 dell’art.13 della IPC, in grado di rilevare automaticamente l’avvicinamento di rotabili all’area di cantiere e garantirne la tempestiva segnalazione al cantiere stesso e lo spegnimento del segnale d’arresto ad avvenuta verifica del rispetto della zona prospiciente il binario sede delle lavorazioni, secondo le specifiche norme emanate a parte.

10.5 ART.13 - MODALITÀ PER L’AVVISTAMENTO DEI TRENI

Si riporta uno stralcio di quanto disposto dall’art.13 della IPC in vigore.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	235

Con il regime basato sull'avvistamento dei treni, la verifica della libertà ed eventuale liberazione della zona prospiciente il binario sede delle lavorazioni deve avvenire quando il treno si trova ad una distanza non inferiore allo spazio che può essere percorso da un treno, alla velocità massima della linea, in un tempo pari a quello occorrente per avvisare il cantiere, nonché, nei casi previsti dall'art. 12, comma 3, disporre a via libera o rimuovere i segnali di arresto, aumentato di un congruo margine di sicurezza. È quindi necessario che sussista la possibilità di avvistare i treni a una tale distanza (detta distanza di sicurezza) affinché l'avviso al cantiere dell'approssimarsi dei treni stessi possa essere tempestivo.

L'avvistamento può essere fatto per mezzo di uno o più agenti in collegamento ottico o ottico/acustico fra loro e con l'agente addetto alla protezione del cantiere o anche per il tramite di posti di avvistamento collegati col cantiere per mezzo di telefoni o di radiotelefoni o di apposite apparecchiature elettromeccaniche, osservando le condizioni di sicurezza stabilite dalle norme che seguono per ciascuno di tali casi. Comunque, la sussistenza della possibilità di avvistamento deve essere garantita sotto tutti gli aspetti, e quindi anche nei riguardi delle disponibilità di personale sufficiente per l'organizzazione protettiva e di mezzi di segnalazione ottica e acustica di efficienza e caratteristiche tali da poter essere sicuramente percepiti in ogni circostanza.

Determinata la distanza di sicurezza, dovrà essere individuato un punto della linea ben definito, a una distanza dal posto di esposizione del segnale di arresto, se previsto, ovvero dal luogo delle lavorazioni, non inferiore alla distanza di sicurezza, denominato punto di avvistamento, che dovrà essere indicato all'agente avvistatore come riferimento per l'emissione del segnale dell'annuncio del treno quando la testa dei treni si presenti in vista all'altezza del punto stesso.

Fra la posizione dell'agente avvisatore e quello dell'agente avvistatore, quando non siano in comunicazione diretta con apparecchi radio o telefonici, devono sempre sussistere condizioni di reciproca visibilità e, quando s'impieghino mezzi acustici di segnalazione, anche di reciproca udibilità dei mezzi acustici adoperati. Qualora, per le caratteristiche accidentate della linea e per le attrezzature a disposizione, l'agente avvistatore non sia in grado di vedere il "punto di avvistamento" entro una visuale libera non inferiore a 200 metri, si dovrà ricorrere a una catena di una o più "vedette" (di massima non più di due) collocate in posizioni opportune, per ciascuna delle quali, rispetto alla successiva e rispetto all'agente avvistatore, dovranno sussistere le condizioni di visibilità e di udibilità di cui sopra.

Per la segnalazione al cantiere dell'arrivo dei treni possono essere impiegati apparecchi avvisatori elettromeccanici, azionati direttamente dal treno a mezzo di un pedale o di altro analogo dispositivo, denominati Sistemi Automatici di Annuncio Treni (ATWS: Automatic Track Warning System).

10.6 ART.14 - NORME COMUNI A TUTTI I REGIMI DI PROTEZIONE DEI CANTIERI

Si riporta uno stralcio di quanto disposto dall'art.14 della IPC in vigore.

Prima dell'inizio di qualsiasi lavoro devono essere predisposti, da parte dell'Organizzatore della Protezione del cantiere, tutti i provvedimenti occorrenti per la protezione, in relazione alla natura dei lavori da eseguire e dei mezzi d'opera da impiegare, alle caratteristiche della circolazione sulla linea, nonché alle esigenze particolari di determinate fasi di lavoro.

L'agente preposto all'Organizzazione della Protezione, deve stabilire ed indicare preventivamente, con i modi di cui al successivo 3° comma, l'assegnazione delle competenze attribuite ai vari agenti addetti alla protezione. Gli agenti, comunque addetti alla protezione, non possono svolgere nell'ambito del cantiere e per il tempo in cui esso opera altre attività operative.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	236

Tutto il personale addetto alla protezione del cantiere deve essere messo al corrente delle circostanze in cui si svolgono i lavori nonché delle variazioni che possono verificarsi nel corso della giornata per poterne tenere conto nella sfera di competenza assegnata a ciascuno.

I lavori eseguiti da Ditte appaltatrici, quando il cantiere non sia costituito da un solo nucleo soggetto ad un dispositivo unitario di protezione, l'agente addetto alla organizzazione della protezione deve richiedere al Capo Cantiere della Ditta la esatta dislocazione delle varie frazioni del cantiere per essere in grado di controllare l'efficienza globale del dispositivo di protezione e di fare agli interessati tutte le comunicazioni di cui sopra.

Tale scambio di comunicazioni deve avvenire per iscritto.

Analogamente l'agente addetto alla protezione deve essere informato di tutte le variazioni nella composizione organizzativa del cantiere e della dislocazione del personale che si dovessero verificare nel corso della giornata.

Le segnalazioni, per l'eventuale liberazione della zona prospiciente il binario sede delle lavorazioni, all'annuncio dell'approssimarsi dei treni devono essere date mediante un segnale acustico convenzionale, il cui significato deve essere portato preventivamente a conoscenza di tutto il personale addetto al cantiere, effettuando una segnalazione di prova all'inizio di ogni giornata lavorativa.

Le segnalazioni debbono essere fatte con mezzi acustici di efficacia adatta alle caratteristiche e all'estensione del cantiere (tromba, fischiello a trillo, sirene, clacson, ecc.); quando si impieghino macchinari rumorosi dovrà comunque essere accertato che il mezzo acustico impiegato sia di intensità e tono adatto per potere essere percepito da tutti gli operai addetti al cantiere e si dovrà ricorrere, eventualmente, all'impiego di un maggior numero di avvisatori in modo da fare giungere a tutti la segnalazione.

Se si impiegano macchine particolarmente rumorose, per cui l'operatore non sia assolutamente in grado di percepire segnali acustici, si dovrà disporre un avvisatore nelle immediate vicinanze, in modo da potere richiamare l'attenzione dell'operatore anche con contatti diretti.

Nei cantieri di lavoro operanti su linee a due o più binari, l'Organizzatore della Protezione del cantiere dovrà notificare per iscritto, a tutti i lavoratori incaricati di operare a bordo delle macchine esistenti in cantiere, il divieto di salita e di discesa dal lato intervia; ove possibile le relative porte di accesso dovranno risultare chiuse a chiave o con chiavistello.

Per la protezione dei cantieri di lavoro che operano nell'ambito delle stazioni valgono sostanzialmente i criteri stabiliti per la protezione in piena linea, salvo che dovranno in ogni caso essere presi preventivi accordi col Dirigente Movimento, attenendosi poi a tutte le disposizioni che da questo siano impartite in relazione sia all'occupazione dei binari da parte dei treni, sia allo svolgimento delle manovre.

In particolare, quando l'esecuzione dei lavori richiede l'interruzione dell'esercizio su un determinato binario, i rapporti fra il Dirigente di stazione e l'agente preposto saranno regolati in maniera analoga a quella prevista dall'art. 18 del R.C.T. e dall'art. 11 della IPC.

Le comunicazioni scambiate fra i due agenti suddetti devono avvenire per iscritto con mod. M 40.

Tutti i movimenti di mezzi d'opera sui binari di stazione, interrotti per esigenze di lavori, devono essere preventivamente autorizzati dal DM/DCO salvo che i binari stessi non siano stati resi indipendenti dagli altri binari rimasti in esercizio.

La protezione di cantieri operanti in galleria dovrà essere attuata con criteri di particolare prudenza che tengano conto delle minori possibilità di ricovero che si offrono al personale in caso di pericolo, rispetto a quelle che si presentano all'aperto.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	237

10.7 ART.16 - AGENTI ISOLATI OPERANTI ESCLUSIVAMENTE CON MEZZI MANUALI

Si riporta uno stralcio di quanto disposto dall'art.16 della IPC in vigore.

Per la protezione degli agenti operanti isolatamente e che lavorino con attrezzi di ridotte dimensioni o con strumenti di misura portatili per interventi di breve durata (quali, ad esempio, gli interventi per la ricerca di guasti e per operazioni di verifica dei collegamenti e delle apparecchiature afferenti ai pedali, ai circuiti di binario e a quelli di ritorno TE e di terra) **deve essere adottato il regime di interruzione.**

Rispetto agli eventuali **binari adiacenti** a quello interessato dallo svolgimento delle attività, deve essere adottata una delle seguenti procedure:

- installazione di dispositivi finalizzati a rendere chiaramente percepibile il limite dell'area interessata dall'attività, ai sensi dell'articolo 12, comma 2 della IPC;
- regime di avvistamento senza agente di copertura, realizzato da almeno due agenti di cui uno rivolto verso una provenienza dei treni o delle manovre e il secondo verso l'altra, in modo da trovarsi in condizioni favorevoli per l'avvistamento. In questo caso l'avvistamento deve essere regolato su una distanza di sicurezza, dal punto in cui si svolgono le attività, che corrisponda ad un tempo di sicurezza ridotto (20 secondi).

10.8 ART.17 - ESECUZIONE DEI LAVORI SU LINEE PERCORSE DA TRENI A VELOCITÀ SUPERIORE A 160 KM/ORA

Si riporta uno stralcio di quanto disposto dall'art.17 della IPC in vigore.

Sulle linee percorse dai treni a velocità superiore a 160 Km/h, le misure riguardanti **la protezione dei binari adiacenti a quelli interessati dalle lavorazioni** possono essere adottate solo se la velocità massima dei treni sui binari in esercizio viene preventivamente limitata a 160 km/h.

Sulle linee attrezzate con il blocco elettrico, tale limitazione di velocità deve essere attuata mediante abbattimento del codice di via libera sui binari interessati, utilizzando gli appositi dispositivi (estrazione chiave) secondo le istruzioni di dettaglio che regolano tale procedura, in modo da limitare la velocità entro i 160 km/h.

La tratta di binario su cui abbattere il codice deve iniziare almeno 1350 metri prima del punto di avvistamento e terminare alla fine dell'area interessata dai lavori.

Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2 l'effettuazione del "fuori servizio" sul binario da interrompere determina automaticamente la limitazione di velocità a 160 km/h sul binario attiguo. In tal caso la regolare effettuazione del fuori servizio è confermata dall'accensione delle corrispondenti lettere "C" luminose o per iscritto dal DCO.

Nei casi in cui non sia possibile o previsto l'impiego del "fuori servizio", sui binari in esercizio dovrà essere disposto il limite di velocità di 160 km/h adottando le procedure seguenti.

L'agente della manutenzione deve chiedere per iscritto all'operatore RBC di istituire la limitazione della velocità a 160 km/h sui binari interessati specificando le progressive esatte di inizio e termine del tratto individuato secondo i criteri del precedente comma. Sulla base dei dati ricevuti, l'operatore RBC dovrà istituire la limitazione di velocità con le stesse norme previste per i rallentamenti e, solo dopo aver completato tutte le operazioni necessarie, darne conferma con dispaccio all'agente della manutenzione.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	238

Per rimuovere la limitazione di velocità l'agente della manutenzione ne farà richiesta con dispaccio all'operatore RBC confermando che i lavori sono terminati; l'operatore RBC provvederà quindi ad annullare la limitazione di velocità con le stesse modalità previste per la cessazione dei rallentamenti.

Alle operazioni per l'abbattimento del codice o, sulle linee attrezzate con ERTMS/ETCS L2, alla richiesta di riduzione della velocità provvederà il personale addetto alla protezione del primo cantiere, squadra o agente isolato che, in ordine di tempo, si inserisce in linea. Lo stesso personale provvederà per il ripristino del codice o della velocità normali.

Se successivamente al primo cantiere, squadra o agente isolato se ne inseriscono altri, in un'area compatibile con l'abbattimento del codice o la riduzione della velocità in atto, ciascun addetto alla protezione dovrà informare della loro presenza, con comunicazione registrata, il personale che ha provveduto all'abbattimento del codice o alla richiesta di riduzione della velocità. In tal caso il ripristino delle condizioni di codice o di velocità normali da parte dell'agente incaricato è condizionato al benessere scritto di tutti gli addetti alla protezione cantieri intervenuti.

10.9 ART.18 - NORME DI SICUREZZA RIGUARDANTI LA CONDOTTA DEI LAVORI

Si riporta uno stralcio di quanto disposto dall'art.18 della IPC in vigore.

1. Qualunque oggetto che venga depositato in vicinanza del binario in esercizio, deve trovarsi ad una distanza dal bordo interno del fungo della più vicina rotaia non inferiore a quella prevista dall'articolo 10 comma 1 a) della IPC, in relazione alla velocità ammessa per i treni circolanti sul binario stesso.

Si fa eccezione per gli attrezzi ed i materiali per lavori sulla sede purché non impediscano il libero e sicuro transito dei treni.

Quando si tratti di oggetti o di attrezzi che sporgono in altezza sul piano del ferro, per i quali possa temersi il rovesciamento verso il binario, la relativa distanza deve essere maggiorata opportunamente in ragione della loro altezza.

Sulle linee AC/AV con velocità superiore a 250 km/h non è consentito il deposito, anche se temporaneo, di attrezzi o qualsiasi altro oggetto fra le rotaie.

2. Per esigenze dei lavori di manutenzione del binario è peraltro consentito che i depositi temporanei di pietrisco possano raggiungere alla loro base i limiti seguenti:
 - a) depositi nell'interno fra le due rotaie del binario (eccezione fatta per i tratti con dentiera, nei quali il deposito nell'interno del binario non è ammesso): distanza minima dalle rotaie centimetri venti e altezza massima sul piano del ferro centimetri cinque;
 - b) cumuli depositati esternamente al binario ai lati o nell'intervista: distanza minima dal bordo interno della più vicina rotaia centimetri sessanta, se d'estate, e un metro se d'inverno (per evitare intralci al transito degli spartineve); per i cumuli a distanza comprese fra i centimetri sessanta ed un metro dalla più vicina rotaia l'altezza non dovrà superare i venti centimetri sul piano del ferro, mentre per quelli a distanza superiore ad un metro potranno essere raggiunte altezze maggiori; però in ogni caso la relativa scarpata verso il binario deve presentare una inclinazione non maggiore di 45°.
 - c) sulle linee AC/AV con velocità superiore a 250 Km/h il pietrisco scaricato deve comunque rispettare la sagoma a tale scopo prescritta prima del ripristino della massima velocità della linea. Al ripristino della velocità superiore a 250 Km/h non è consentito inoltre che, sulle



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	239

superfici superiori delle traverse ed in corrispondenza degli organi di attacco, siano presenti pezzature ancorché minime di pietrisco.

- Si deve evitare di deporre sul binario, senza necessità di immediato impiego, attrezzi, materiali ed oggetti anche se tali da non cagionare ostacolo al passaggio dei treni; nell'allontanarsi dal binario per l'arrivo di un treno ci si deve portare oltre le distanze stabilite dall'art. 10 punto 1.
Dovrà essere curato che al transito del treno sulle rotaie non si trovi terra, ghiaia, pietrisco od altro materiale che vi fosse caduto durante il lavoro.
- È importante che nell'ambito dei cantieri di lavoro e nelle relative adiacenze non siano fatti depositi di materiali che coprano le visuali dei segnali che debbono essere fatti per la protezione del cantiere e che siano anzi rimossi gli ostacoli (come vegetazione ecc.) che non siano assolutamente ineliminabili e ostacolino tale visibilità specie all'interno delle curve.
Non è consentito comunque fare depositi di materiali o altro in posizioni che possano impedire la visibilità occorrente ai posti di servizio o altri punti singolari della linea (cabine, passaggi a livello, ecc.) vicino al cantiere.
- Quando l'esecuzione di lavori su di un binario comporti la temporanea diminuzione dell'efficienza del binario stesso (che resta tuttavia ancora atto al transito con opportune cautele), per tutta la durata della situazione di minore efficienza del binario deve essere prescritta ai treni una opportuna riduzione di velocità (rallentamento), in modo da garantire la sicurezza per la circolazione.
Di norma all'istituzione del rallentamento e alla definizione delle relative caratteristiche di velocità e di estensione provvede il Capo Reparto Lavori, in sede di programmazione e di organizzazione dei lavori; è tuttavia compito di chi dirige i lavori curare che, nel corso di essi, l'estensione dei tratti impegnati dalle lavorazioni che comportano il rallentamento sia contenuta nella zona da considerarsi protetta dal rallentamento stesso.
Di regola, ed escluso casi improvvisi, l'attivazione, la cessazione e lo spostamento di un rallentamento non devono mai avvenire fra le ore 23.30 e le ore 1.30 del giorno successivo. Se durante l'esecuzione di lavori senza rallentamento si verifica all'improvviso, per imprevedibili cause di forza maggiore, una circostanza che richieda una riduzione di velocità ai treni, si dovrà provvedere immediatamente ad ordinarla secondo le norme stabilite dal Regolamento sui segnali per le segnalazioni di rallentamento improvviso, avvisando le stazioni limitrofe e prendendo i provvedimenti per passare al più presto alla segnalazione di rallentamento notificato e alla gestione dello stesso da parte del sottosistema di protezione della marcia attivo sul tratto di linea, fino a che ne permanga la necessità.
Quando l'estesa di un rallentamento comprende in tutto o in parte il piazzale di una delle stazioni attigue, la particolare ubicazione di esse deve essere prevista con apposita annotazione sul modulo di avviso di istituzione del rallentamento stesso, tenendo presente che per ambito di una stazione deve intendersi la località di servizio delimitata dai segnali di protezione.
I rallentamenti ubicati fra i suddetti segnali e gli scambi estremi devono pertanto considerarsi interessanti la stazione stessa.
Per l'esecuzione di determinati lavori di breve durata possono attivarsi rallentamenti limitati ad un determinato periodo della giornata.
Tali rallentamenti potranno essere istituiti se necessario



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	240

anche a titolo precauzionale sul binario attiguo a quello sul quale si svolgono i lavori di particolare complessità con l'impiego di macchine ingombranti o con la presenza di un rilevante numero di operai.

In questi casi, il rallentamento deve essere notificato – nei modi stabiliti dalle vigenti disposizioni - a tutti i treni circolanti nelle 24 ore ed in tutti i giorni della settimana, riportando sul modulo di avviso della istituzione del rallentamento stesso, la seguente annotazione:

“RALLENTAMENTO DA RISPETTARE DALLE ORE ALLE ORE DI TUTTI I GIORNI (aggiungendo se necessario) ESCLUSI I SEGUENTI (indicando i giorni della settimana e le date in cui il rallentamento non è in atto). DURANTE I PERIODI IN CUI IL RALLENTAMENTO NON É IN ATTO I SEGNALI A TERRA SARANNO CONVENIENTEMENTE OCCULTATI”.

5bis Sulle linee munite di attrezzature atte a realizzare il sistema ERTMS/ETCS L2, quando occorra istituire un rallentamento o notificare lo spostamento di un rallentamento già istituito, il Capo Reparto Esercizio Infrastrutture ne dovrà dare tempestiva comunicazione, con l'indicazione di tutti gli estremi necessari, al Capo Reparto Territoriale Movimento, a mezzo dell'apposito modulo previsto per le altre linee.

Modalità analoghe a quelle di cui sopra devono essere osservate per la cessazione di un rallentamento.

Sulle predette linee, i rallentamenti gestiti completamente dal sistema ERTMS/ETCS L2 non vengono notificati al personale dei treni.

Per la gestione dei rallentamenti (programmati ed improvvisi) sulle linee attrezzate con il sistema ERTMS/ETCS L2, nonché per quelli esistenti in ingresso ed in uscita da tali linee, devono essere osservate le specifiche norme previste nelle Disposizioni per l'esercizio delle linee AC/AV ERTMS/ETCS L2, nelle Disposizioni per l'esercizio sulle linee a doppio binario banalizzate AC/AV ERTMS/ETCS L2, nelle Disposizioni per l'esercizio in telecomando e nell'Istruzione per la gestione dell'interfaccia operatore RBC.

6. Per i lavori all'armamento devono osservarsi le limitazioni e le cautele disposte in materia di temperatura delle rotaie evitando comunque di proseguire i lavori stessi quando ciò possa compromettere la stabilità del binario e quando, comunque, si siano raggiunti i valori della temperatura per i quali le istruzioni tecniche vigenti facciano obbligo di interromperli.

6 bis Per l'esecuzione dei lavori che coinvolgono personale di diverse Strutture FS e/o di Imprese Appaltatrici (ad esempio: rinnovo binari o deviatoli, linea di contatto, sostituzione componenti dei deviatoli, attraversamenti, posa e/o sostituzione cavi, manutenzione alle opere d'arte, ecc.) le Unità di RFI, competenti per territorio, devono redigere appositi verbali intesi a disciplinare le azioni da adottare per effettuare i lavori in sicurezza ed a definire i rapporti tra tutto il personale coinvolto al fine di garantire il rispetto delle disposizioni in materia di protezione cantieri.

7. Quando debbono essere eseguiti lavori nelle **stazioni** od in altre **località di servizio**, si dovrà preventivamente informare il dirigente movimento, specificando le eventuali soggezioni, derivanti dall'esecuzione dei lavori stessi, che possano interessare il servizio di stazione. Se si tratta di lavori che possano creare impedimento al ricevimento dei treni o allo svolgimento alle manovre, sia nei binari di circolazione che in quelli secondari, si dovrà ottenere preventivamente dal dirigente del



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	241

movimento il nulla osta scritto, con l'indicazione del momento a partire dal quale il lavoro potrà essere iniziato.

Le misure di sicurezza stabilite al riguardo dal dirigente del movimento rimarranno ferme fino a che, da parte del personale della linea addetto ai lavori, non sia stato confermato che l'impedimento è venuto a cessare.

8. Per nessun motivo possono essere manovrati i deviatori di qualsiasi impianto senza l'intervento del Dirigente che ne è responsabile o di un suo incaricato.
9. Quando, per lavori di riparazione ad un deviatoio non centralizzato o non munito di fermascambio di sicurezza, si debba rendere inefficiente temporaneamente l'apparecchio di manovra si dovrà darne avviso scritto al Dirigente del Movimento ed immobilizzare gli aghi del deviatoio stesso con l'apposito dispositivo nella posizione che verrà stabilita dal Dirigente.

Se il deviatoio nel frattempo si deve manovrare, verrà messo a disposizione del Dirigente del Movimento un agente del Servizio Lavori, il quale modificherà la posizione ed il fissaggio degli aghi secondo le indicazioni del Dirigente stesso o del deviatore del posto ogni qualvolta necessiti eseguire manovre sul deviatoio.

I lavori ai deviatori centralizzati o muniti di fermascambio di sicurezza, tali da pregiudicare sia pure minimamente la sicurezza degli istradamenti, potranno essere eseguiti solo dopo l'intervento, tempestivamente richiesto, dell'operaio degli Impianti Elettrici, previ accordi specifici del caso con il Dirigente del Movimento.

Il personale dei Lavori, che deve eseguire interventi ai deviatori in collaborazione con il personale degli Impianti Elettrici, deve compiere soltanto le operazioni di propria competenza, evitando assolutamente di sostituirsi al sopradetto personale degli Impianti Elettrici.

10. Quando si debbono eseguire nelle stazioni od in linea lavori all'armamento interessanti gli impianti di segnalamento e di sicurezza, si dovrà sempre chiedere l'intervento dell'operaio degli Impianti Elettrici, previ accordi con il Dirigente del Movimento.
11. Sulle linee esercitate con il regime del blocco elettrico o del blocco radio è fatto divieto di appoggiare, attraverso due file di rotaie dello stesso binario o di binari contigui, qualsiasi oggetto od attrezzo metallico, ad eccezione degli attrezzi speciali di manutenzione espressamente costruiti con dispositivo isolante; analogamente si procederà in corrispondenza delle campate isolate esistenti in prossimità dei segnali delle altre linee.

Se si verifica la rottura di una connessione elettrica, si dovrà procurare di ristabilire temporaneamente la continuità elettrica della fila di rotaie con il mezzo più idoneo a disposizione.

Nessun lavoro però che richiedesse la manomissione dei giunti isolanti potrà essere eseguito senza darne preventiva comunicazione al competente operaio degli impianti Elettrici e senza il suo intervento, salvo il caso in cui fosse necessario intervenire di urgenza per non interrompere la circolazione dei treni.

Su tutte le linee munite di circuiti di binario, è indispensabile che sia curato particolarmente lo stringimento delle chiavarde delle giunzioni per assicurare la conducibilità elettrica delle rotaie, in corrispondenza di giunti isolanti deve essere curato l'assodamento e la regolazione delle luci, per evitare danni al materiale isolante, e dovranno essere eliminate sbavature delle rotaie che possano determinare irregolari contatti.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	242

Anche per i lavori all'armamento in prossimità dei pedali dovrà richiedersi l'assistenza ed il presenziamento dell'operaio competente degli Impianti Elettrici.

12. Il personale addetto al carico e allo scarico di veicoli utilizzati per il trasporto di materiale in linea deve provvedervi con la sollecitudine e con le cautele del caso.

I **mezzi d'opera**, sui tratti in cui effettuano lavorazioni o anche solo operazioni di carico e scarico, sono da considerare a tutti gli effetti cantieri di lavoro e pertanto, in tale situazione, si applicano le norme della IPC.

Prima che il convoglio si metta in moto, il personale interessato dovrà:

- allontanare i materiali scaricati, in modo che si trovino alla distanza prescritta dalla più vicina rotaia e non impediscano il libero e sicuro transito dei treni;
- curare che i materiali caricati siano disposti o fissati in modo che durante il viaggio non possano spostarsi e danneggiare il carro né pregiudicare la resistenza, come potrebbe accadere se il carico fosse concentrato su di una piccola parte o in un punto qualunque del piano di carico in modo da risultare fortemente scentrato;
- provvedere che le portelle dei carri siano ben assicurate in posizione di chiusura.

Si dovrà infine avere cura di non superare la portata dei carri, e, quando si tratti di carri scoperti, di non oltrepassare in alcun punto la sagoma di carico.

13. I conduttori della linea di contatto, degli alimentatori e delle altre linee elettriche, dentro e fuori la sede ferroviaria, debbono essere considerati permanentemente sotto tensione.

É in conseguenza vietato al personale non addetto alla manutenzione ed alla sorveglianza degli impianti di trazione elettrica di avvicinarsi in qualunque momento per qualsiasi ragione a detti conduttori, isolatori ed accessori a distanza inferiore a quella di sicurezza, fissata per legge in m. 1 per linee a tensione nominale fino a 25 kV. ed in m. 3 per le linee a tensione nominale maggiore di 25 kV. e fino a 220 kV (art. 19 D.P.R. 1/6/1979 n. 469 allegato n. 6).

Nel sottopassare i fili delle linee elettriche con attrezzature e mezzi d'opera, si dovrà avere cura di mantenere sempre le citate distanze di sicurezza.

14. Se per l'effettuazione di lavori in linea o nelle stazioni ricorresse la necessità di disalimentare la linea di contatto o altre linee elettriche eventualmente afferenti, occorrerà richiedere l'intervento del personale della manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di tolta tensione con il Dirigente Operativo della Trazione Elettrica (DOTE).

Il personale della manutenzione che non svolge con continuità tale operazione, può essere utilizzato a condizione che sia stato assicurato il mantenimento delle sue competenze secondo le modalità stabilite dall'Unità centrale competente.

In occasione dei predetti lavori occorre distinguere tra lavori eseguiti da personale FS e lavori eseguiti da Ditte Appaltatrici, nonché della contemporanea esigenza, o meno, di eseguire i lavori in regime di interruzione della circolazione treni.

I rapporti con l'Agente della manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio moduli di tolta tensione vanno curati, con moduli M.40 o M.100b, rispettivamente **dall'agente titolare dell'interruzione**, quando si operi anche in regime di interruzione, o da un agente incaricato della manutenzione, quando non occorra interrompere la circolazione (lavori eseguibili con disalimentazione di linee primarie, di linee di media tensione, di conduttori alimentatori, di feeder, ecc.).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	243

Nei casi in cui i lavori vengano eseguiti da Ditte Appaltatrici, i citati agenti dovranno anche curare i rapporti con l'operatore designato dall'Appaltatore circa le comunicazioni di effettuata disalimentazione e rimessa in tensione delle linee elettriche interessate dai lavori stessi, mediante il mod. Man. 6.05.

Di conseguenza, **prima di dare inizio ai lavori**, l'agente titolare dell'interruzione (nel caso in cui i lavori si svolgano in regime di interruzione della circolazione), dopo aver richiesto ed ottenuto da parte del DCO/DM la conferma dell'interruzione della circolazione dei treni, o l'agente incaricato della manutenzione (nel caso in cui i lavori possano essere eseguiti senza ricorso ad interruzioni della circolazione), dovrà avanzare all'agente designato della manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di toltensione, su modulo M.40 o modulo M.100b, la richiesta di toltensione indicando i tratti delle linee elettriche interessate e la relativa durata.

L'agente della manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio moduli di toltensione provvederà per la disalimentazione dei tratti delle linee elettriche interessate ed alla loro messa in sicurezza con l'applicazione dei dispositivi di corto circuito a monte ed a valle della zona di lavoro, confermando all'agente titolare dell'interruzione o all'agente incaricato della manutenzione, con modulo M.40 o modulo M.100b, l'avvenuta disalimentazione, messa a terra e protezione delle linee elettriche, i tratti di linea disalimentati, l'esclusione di eventuali sostegni cui afferiscono linee sotto tensione ed i periodi orari previsti di disalimentazione.

L'applicazione dei dispositivi di corto circuito approvati da RFI per la messa in sicurezza delle linee elettriche può essere effettuata anche da un altro agente, purché appositamente qualificato nell'ambito del Sistema Abilitativo di RFI. In tal caso le comunicazioni fra tale agente e l'agente della manutenzione di RFI in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio moduli di toltensione, relative alla richiesta/conferma di installazione/rimozione dei dispositivi di corto circuito, devono avvenire tramite dispaccio, secondo quanto disciplinato dall'apposita procedura.

Dopo l'avvenuta comunicazione di toltensione da parte dell'Agente della manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio moduli di toltensione, si dovranno adottare le seguenti procedure:si

a) Lavori eseguiti da imprese appaltatrici

L'agente titolare dell'interruzione, o l'agente incaricato della manutenzione, dovrà avvisare, a mezzo del modulo Man. 6.05, dell'avvenuta disalimentazione, l'operatore designato dall'Appaltatore che, in segno di presa d'atto, dovrà compilare la parte del modulo di sua spettanza e firmare.

L'operatore designato dall'Appaltatore potrà dare inizio ai lavori che richiedono la toltensione solo dopo aver ricevuto il predetto modulo Man. 6.05. A conclusione delle attività, l'operatore designato dall'Appaltatore restituirà all'agente titolare dell'interruzione, o all'agente incaricato della manutenzione, lo stesso modulo Man. 6.05 con il benestare scritto per la rialimentazione degli impianti.

Solo dopo il ricevimento del modulo Man. 6.05 da parte dell'operatore designato dall'Appaltatore, l'agente titolare dell'interruzione, o l'agente incaricato della manutenzione, potrà, con modulo M.40 o M.100b, richiedere all'agente della Manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di toltensione la rialimentazione dei tratti disalimentati.

b) Lavori eseguiti da personale FS



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	244

L'agente titolare dell'interruzione, o l'agente incaricato della manutenzione, potrà far eseguire i lavori che hanno richiesto la toltensione.

Cessato il bisogno di avere la linea disalimentata, entro l'orario previsto, l'agente titolare dell'interruzione, o l'agente incaricato della manutenzione, sempre a mezzo modulo M.40 o modulo M.100b, potrà richiedere all'Agente della manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di toltensione la rialimentazione dei tratti disalimentati.

Ovviamente, quando l'agente titolare dell'interruzione (o l'agente incaricato della manutenzione) è in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio moduli di toltensione potrà provvedere direttamente alle operazioni di toltensione e alla cura dei rapporti con l'Appaltatore mediante il modulo Man. 6.05.

Nei casi di imminente pericolo a persone, a treni in circolazione o ad impianti ferroviari, qualunque agente può richiedere anche verbalmente al DOTE la disalimentazione della linea di contatto o degli impianti in genere, evidenziandone i motivi e declinando le proprie generalità.

Al riguardo lo stesso agente, al fine di fornire al DOTE i necessari riferimenti caratterizzanti la sezione di linea o gli impianti da disalimentare, potrà far riferimento alle sigle riportate sulle apposite targhe. Qualora comunque non risultasse possibile individuare con precisione le predette sigle, la richiesta di disalimentazione potrà essere estesa a tratti di linea altrimenti definiti (progressive chilometriche, posti di servizio, sottostazioni, ecc.).

Tale richiesta dovrà comunque essere appena possibile formalizzata con comunicazione scritta. L'agente richiedente, una volta ottenuta la conferma di avvenuta disalimentazione si atterrà alle istruzioni fornite dal DOTE prima di venire a contatto con conduttori, parti elettriche o persone eventualmente a contatto con esse.

15. Nessun lavoro che comporti l'interruzione della continuità meccanica di una rotaia potrà essere eseguito se non dopo aver provveduto preventivamente ad assicurare efficacemente la sua continuità elettrica. Al riguardo si dovrà richiedere l'intervento del personale appositamente qualificato nell'ambito del Sistema Abilitativo di RFI per il collegamento alle estremità della stessa rotaia di opportuni cavallotti di continuità approvati da RFI, la cui larghezza massima ammessa è pari a 15 m. Nei casi di interruzione, con asportazione di tratti di rotaie o di binari di lunghezza non compatibile con le caratteristiche costruttive dei predetti cavallotti, andrà richiesto al personale del settore TE di provvedere a stabilire direttamente o a far stabilire, sotto la propria responsabilità e sorveglianza, da altro personale di RFI appositamente qualificato nell'ambito del Sistema Abilitativo di RFI, la predetta continuità elettrica attraverso la corrispondente linea di contatto o l'eventuale altra rotaia o binario attiguo a quello in lavorazione.

Sulle linee alimentate in corrente alternata analogamente andrà riposta anche durante l'effettuazione di lavori al binario, anche senza interruzione della continuità meccanica o elettrica, in prossimità dei giunti presenti sui binari corrispondenti alle zone di confine elettrico (POC). In tali casi dovrà essere comunque prevista l'applicazione da parte del personale del settore degli Impianti Elettrici su entrambe le rotaie di un cavallotto di bypass dei giunti relativi al trasformatore di separazione "TS" a 25 kVca, al punto di separazione 25 kVca-3 kVcc ed ai filtri di assorbimento armoniche a 3 kVcc.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	245

L'intervento del personale TE andrà ancora richiesto qualora si dovesse rendere necessaria la rimozione, anche parziale, dei collegamenti alle rotaie, ed eventualmente ai binari, delle casse induttive presenti lungo linea.

Dovrà infine essere previsto l'intervento del personale del settore TE tutte le volte che dovesse essere variata la posizione dei binari. In tali casi la traslazione trasversale e/o la modifica della sopraelevazione dei binari dovrà necessariamente comportare l'adeguamento della posizione della sovrastante linea di contatto. Al riguardo l'agente responsabile dell'armamento ne darà preventivo avviso al personale del settore TE concordandone l'eventuale fattibilità. Qualora tale fattibilità risultasse compromessa da limiti costruttivi degli impianti TE, dovranno essere concordati interventi preventivi fra responsabili dei settori "Armamento" e TE".

16. Sul binario adiacente a quello interrotto, devono essere esposte, in precedenza alla zona dei lavori, due tabelle "F", una a sinistra per le provenienze dei treni da sinistra (o in senso legale) e una a destra per le provenienze da destra (o in senso illegale).

La distanza delle tabelle "F" rispetto al cantiere o alla squadra operante sul binario interrotto deve essere la massima possibile subordinatamente alla condizione che sia assicurata la buona udibilità del fischio; essa sarà stabilita caso per caso, e indicativamente potrà essere compresa fra i 200 e i 400 metri.

Di notte e in galleria le suddette tabelle devono essere rese appariscenti con mezzi rifrangenti e in casi particolari possono anche essere illuminate.

17. Le Tabelle "F" debbono essere tenute esposte per tutto il periodo di permanenza del cantiere in linea e debbono essere rimosse immediatamente dopo l'ultimazione dei lavori.

10.10 NOZIONI GENERALI DI SICUREZZA IN PRESENZA DI ESERCIZIO FERROVIARIO

Qualsiasi lavorazione in prossimità dell'esercizio ferroviario deve essere preventivamente sottoposta all'approvazione del Gestore dell'Infrastruttura (G.I.) territoriale competente di RFI.

Le prescrizioni riguardano le lavorazioni che si svolgono sull'infrastruttura ferroviaria analizzando quanto definito dall'art.10 delle IPC e quelle da effettuare in prossimità dall'infrastruttura ferroviaria.

L'Impresa esecutrice deve attenersi sempre alle disposizioni che di volta in volta verranno impartite dall'Agente RFI organizzatore del regime di protezione cantiere. Inoltre, l'Impresa Esecutrice ha l'onere di dare evidenza al Coordinatore per l'Esecuzione dei lavori, che l'organizzazione della protezione dei cantieri di lavoro è debitamente documentata e registrata e che sono state rispettate le modalità previste per le comunicazioni d'obbligo per lavori relativi a impianti sotto tensione o di sicurezza e segnalamento.

Nel caso in cui, durante le lavorazioni, la visibilità venisse a ridursi anche solo momentaneamente o per cause meteorologiche (foschia, precipitazioni atmosferiche, nebbia in banchi, folate di vento) o per altri motivi di qualsiasi genere (punto di avvistamento contro sole, ecc.), in modo che non sia possibile scorgere con chiarezza quando il treno giunge all'altezza del punto di avvistamento prestabilito (regime di protezione su avvistamento), il lavoro deve essere sospeso fino a che non si sia provveduto ad adeguare la protezione alla nuova situazione intervenuta.

Fra i rischi presenti nell'ambiente di lavoro l'Impresa deve considerare quelli indicati nel Documento di Valutazione dei Rischi Interferenti della Direzione Territoriale Produzione territorialmente competente.

Negli spostamenti lungo le sedi ferroviarie il personale dovrà a quanto prescritto dalla L. 191/74 e dal relativo decreto applicativo DPR 469/79:



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	246

- Nel percorrere i sentieri, gli addetti devono mantenersi a distanza di sicurezza in funzione delle velocità di circolazione dei treni e nella tratta interessata dai lavori, come previsto all'art. 6 della IPC (art. 8 della L. 191/74).
- Non sostare in mezzo ai binari e nell'intervista, se non per esigenze di lavoro e solo previa autorizzazione dell'agente RFI organizzatore della protezione cantiere;
- L'accesso delle squadre lungo linea avverrà normalmente via ferro, con MOF mezzi d'opera ferroviari, per le attività in interruzione programmata, nel rigoroso rispetto delle prescrizioni ICMO.
- Sulle linee a doppio binario, è buona norma procedere su quello di destra in modo da trovarsi il treno nel senso di marcia legale di fronte; occorre comunque tenere sempre presente che potrebbero circolare treni in senso illegale (o marcia a destra su linee attrezzate con blocco automatico banalizzato) e quindi potrebbero sopraggiungere alle spalle. Voltarsi frequentemente lungo il percorso. Fare particolare attenzione sulle linee a semplice binario, in quanto i treni circolano nei due sensi di marcia.
- Raggiunta l'area di lavoro non è consentito operare o spostarsi al di fuori dell'area assegnata che sarà identificata con segnali di avvertimento del rischio di treni in transito e di divieto assoluto di attraversare i binari.
- Tutto il personale operante in Piazzale o lungo linea deve indossare indumenti ad alta visibilità almeno di classe 2 (di classe 3 per attività in galleria), atti a diversificare il personale addetto alle lavorazioni da quello addetto alla protezione cantiere. In particolare, si adotterà il colore giallo per il personale con mansioni di protezione cantiere ed il colore arancione per gli addetti. Tale misura consentirà agli operatori di percepire con chiarezza e con maggiore immediatezza gli ordini impartiti dal personale con mansioni esecutive di protezione cantiere. La distinzione dei colori, così come prescritta, segue un criterio non formalizzato ma usualmente applicato nell'ambito dei lavori ferroviari. Le calzature dovranno essere del tipo a sfilamento rapido e il casco di protezione dovrà essere indossato sempre e comunque anche se apparentemente non risulti evidente il rischio di caduta oggetti dall'alto.
- Il personale addetto alle lavorazioni in prossimità dei binari in esercizio con la presenza dell'agente organizzatore della protezione cantieri deve obbedire prontamente a tutte le segnalazioni che impongono l'allontanamento dal binario e il ricovero dei materiali sulle banchine laterali alla linea (e mai nelle interviste di piena linea).
- Tutte le attività di movimentazione materiali e attrezzature di cantiere, per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro attraversando i binari, dovranno avvenire solo in regime di Interruzione della circolazione, (interruzione programmata, intervallo d'orario, interruzione di servizio) secondo le modalità preventivamente concordate con l'Agente Organizzatore della protezione cantiere.
- I materiali e le attrezzature di lavoro non devono essere depositati in prossimità dei binari in esercizio né tanto meno a distanza inferiore a quella di sicurezza e devono essere allontanati a fine turno.
- Il personale adibito alla conduzione dei MOF mezzi d'opera ferroviari dovrà essere opportunamente abilitato in funzione delle mansioni che dovrà svolgere ed essere istruito sulle



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	247

caratteristiche del mezzo ferroviario. Sarà inoltre portato a conoscenza dei dati relativi alle tratte di binario interessate dalla circolazione (pendenze, gradi di frenatura, ecc.).

La sosta e il deposito di materiale rotabile sui binari di stazione, su scambi o tronchini dovranno sempre essere concordati con il personale RFI.

Ogni qualvolta che, per l'esecuzione dei lavori, si renda necessario lo spostamento dei mezzi meccanici (escavatori, camion, gru, ecc.) gommati o cingolati che invadano la sagoma ferroviaria o si avvicinino ai binari ad una distanza inferiore a quella minima calcolata in funzione della V_{max} della tratta, si dovrà preventivamente richiedere al personale RFI competente l'opportuna autorizzazione scritta.

È necessario:

- fare attenzione nell'attraversamento dei binari, in particolare nei piazzali di stazione, dove il movimento dei treni è più frequente e imprevedibile;
- non invadere la sagoma con materiale o attrezzi trasportati;
- fare attenzione alle segnalazioni acustiche dei treni e rendersi conto immediatamente dell'esatta provenienza del treno;
- è vietato uscire dagli appositi spazi riservati all'impresa con macchine o mezzi d'opera ferroviari senza preventiva autorizzazione;
- è necessario, nelle operazioni di carico e scarico dei veicoli, accertarsi che in nessun caso si possa venire a contatto con la linea di contatto o con linee comunque in tensione. Quando il cantiere comprende aree interessate dalla presenza di un binario elettrificato, è necessario provvedere alla eventuale disalimentazione permanente della linea di contatto interessata;
- è vietato manomettere o intervenire su qualsiasi impianto, macchinario, materiale di proprietà di RFI;
- è vietato passare sotto i carri fermi;
- i portelli dei carri dovranno essere ben assicurati in posizione di chiusura;
- sulle linee esercitate a trazione elettrica dovrà essere tenuto presente che i fili d'alimentazione entro e fuori della linea ferroviaria sono da considerarsi permanentemente sotto tensione e che il contatto con essi è sicuramente causa di morte;
- nel sottopassare i fili delle linee elettriche con pertiche, pali, scale ed altri oggetti molto lunghi, si dovrà avere cura di tenerli convenientemente abbassati per evitare qualsiasi possibilità di contatto;
- è vietato circolare con autogrù il cui braccio non è completamente abbassato: esso, infatti, dovrà essere bloccato sia in senso orizzontale sia verticale in modo da non poter interessare nei suoi movimenti sia la sagoma limite del binario attiguo, che le linee di trazione elettrica sovrastanti;
- in caso di contatto accidentale continuato con i fili delle linee elettriche non si dovrà toccare il corpo dell'infortunato neanche indirettamente, con oggetti costituiti da materiale non conduttore (legno, stoffe, ecc.) ma richiedere nel modo più sollecito possibile che sia tolta tensione;
- tutti i componenti la squadra o il cantiere dovranno prestare particolare attenzione al richiamo del fischio emesso dai treni in corrispondenza della tabella "F";
- è vietato attraversare i binari. Dove consentito è vietato attraversare i binari trasportando materiale che per la sua lunghezza costituisca pericolo di ingombro di sagoma o che per le sue dimensioni precluda ogni forma di visibilità;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	248

- la protezione dei cantieri di lavoro, nell’ambito delle stazioni, si effettua oltre che con i criteri stabiliti per la protezione in piena linea, anche prestando attenzione al movimento dei treni, di cui si ignora la provenienza;
- sulle linee percorse da treni a velocità superiore a 160 km/h si dovrà ricorrere, per l’esecuzione di lavori, al “regime di esecuzione dei lavori agli effetti della sicurezza” (così come disposto dall’art.10 comma 6 della IPC in vigore.), nel rispetto dell’art.11 comma 9 con le modalità previste dall’art.17 della IPC; disposizioni riportate nel paragrafo 11 del presente documento.

10.11 RISCHI SPECIFICI FERROVIARI E RELATIVE MISURE DI PREVENZIONE

10.11.1 Rischio di investimento durante la permanenza o lo spostamento sui piazzali e in linea

10.11.1.1 Misure generali di prevenzione

- Prima di iniziare qualunque attività sulla sede ferroviaria, l’Impresa deve prendere accordi con il Responsabile della Struttura organizzativa o con il Capo Impianto competente per giurisdizione e/o per tipologia di attività (es. Capo Tronco, Capo Zona IS, Capo Zona TE, Capo Zona TLC) al fine di organizzare il regime di protezione cantiere da attuare durante l’esecuzione dei lavori, in relazione alla natura dei lavori, ai mezzi operativi utilizzati, alle caratteristiche della circolazione sulla linea, nonché per esigenze particolari delle attività, in funzione della estensione e della complessità;
- la permanenza di lavoratori, materiali e mezzi sui piazzali ferroviari deve limitarsi esclusivamente alla zona interessata all’intervento. Le Imprese esecutrici devono operare nelle aree loro assegnate, sia in ambito di piazzale che lungo linea. È fatto assoluto divieto a tutti gli addetti di spostare arbitrariamente il fronte di avanzamento;
- per gli spostamenti sui piazzali dovranno essere utilizzate le piste pedonali esistenti;
- è vietato usare durante gli spostamenti biciclette, ciclomotori, autoveicoli, motocarri se non previa specifica autorizzazione a norma dell’art. 13 Legge 191/74 (artt. 10 e 11 del DPR 469/79);
- è vietato attraversare i binari in esercizio se non utilizzando gli appositi sottopassaggi. L’attraversamento pedonale dei binari è vietato, anche in presenza delle passatoie a raso. Nel caso in cui l’Impresa esecutrice rilevi la necessità di effettuare tale attraversamento dovrà richiedere l’Organizzazione della Protezione Cantiere a RFI;
- la permanenza nelle immediate vicinanze dei binari in esercizio e lo spostamento lungo gli stessi è un’operazione a rischio di investimento e pertanto occorre prestare la massima attenzione;
- la circolazione a piedi sui piazzali ferroviari è regolamentata da specifiche disposizioni emanate dai Responsabili delle singole stazioni con apposito Ordine Interno. Sullo stesso sono inoltre indicati i luoghi ove sono esposte e visionabili le planimetrie indicanti gli itinerari idonei a spostarsi con sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili (art. 8 L. 191/74 - art. 6 DPR 469/79). Copia del suddetto Ordine Interno dovrà essere richiesto al Responsabile della stazione interessata ai lavori;
- quando si eseguono lavori su binari in esercizio e nelle immediate adiacenze che comportino l’occupazione con uomini, mezzi e attrezzi dei binari stessi o anche della sola sagoma di libero transito, dovrà essere predisposta apposita organizzazione protettiva per le persone addette ai



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	249

lavori per assicurare l'incolumità degli stessi al passaggio dei treni. L'organizzazione protettiva è definita nell'Istruzione per la Protezione dei Cantieri (IPC) in vigore. Il personale adibito alla protezione dei cantieri di lavoro, ovunque operante, nonché gli agenti preposti alla conduzione e scorta dei mezzi d'opera ferroviari e dei treni materiali, dovranno essere in possesso di apposita abilitazione;

- stando sui bordi dei marciapiedi o in prossimità dei binari, seppure a distanza di sicurezza, vigilare costantemente per evitare possibili investimenti da movimenti di rotabili;
- i cantieri di lavoro in linea, sul binario adiacente a quello interrotto, devono essere esposte in precedenza alla zona dei lavori, due tabelle "F" l'una a sinistra per le provenienze dal senso di sinistra o legale, l'altra a destra per le provenienze dal senso di destra o illegale (art.18 della IPC e art.76 del R.S.); la distanza delle Tabelle rispetto al cantiere o alla squadra, deve essere la massima possibile subordinatamente alla condizione che sia assicurata la buona udibilità del fischio; essa sarà stabilita caso per caso ed, a titolo di orientamento, potrà aggirarsi fra i 200 e i 400 m. Di notte e in galleria le suddette tabelle devono essere rese appariscenti con mezzi rifrangenti e in casi particolari possono anche essere illuminate
- le aree di lavoro devono essere segnalate e protette in conformità con quanto disposto dalla Sezione Particolare - Analisi dei rischi e misure di sicurezza complementare al presente documento.

10.11.2 Rischio di incuneamento dei piedi o degli arti inferiori fra l'ago e il controago dei deviatoi manovrati elettricamente a distanza

10.11.2.1.1 Misure generali di prevenzione

- Nello spostarsi nei piazzali è vietato attraversare i binari in prossimità dei deviatoi manovrati a distanza e/o attraversare gli scambi in corrispondenza delle parti mobili;
- gli addetti devono indossare obbligatoriamente calzatura di sicurezza a sfilamento rapido. Si deve inoltre porre attenzione che i tacchi delle scarpe non si incastrino tra rotaia e controrotaia nei passaggi a raso e nelle scanalature dei cuori degli scambi;
- nei piazzali ampi, dove esistono molti scambi, essendo difficile individuare quale strada percorrerà un treno in movimento, è necessario ricoverarsi nelle intervallate più ampie o nelle apposite piazzole di ricovero indicate con cartelli gialli contrassegnati dalla lettera "Z", al fine di rispettare comunque le distanze di sicurezza;
- in caso di eccezionale necessità, è consentito l'attraversamento dei binari utilizzando le apposite passatoie a raso e previa intesa col Dirigente Movimento.

10.11.3 Rischio di indebito lancio di oggetti dai treni in transito, di proiezione di corpuscoli e scorie di frenatura

10.11.3.1.1 Misure generali di prevenzione

- Al momento del transito dei treni o al passaggio di manovre o altri convogli ferroviari, ripararsi o voltare le spalle al convoglio per evitare possibili infortuni agli occhi e al viso.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	250

10.11.4 Rischio di scivolamento su superfici di appoggio del piede sdruciolevoli, con particolare riferimento alle traverse ove normalmente sostano i locomotori diesel

10.11.4.1.1 Misure generali di prevenzione

- È vietato attraversare i binari in esercizio;
- non poggiare mai i piedi su traverse coperte di olio o grasso rilasciato accidentalmente dai locomotori onde evitare il rischio di caduta per scivolamento;
- per lo spostamento sui piazzali ferroviari utilizzare scarpe antinfortunistiche munite di suola antiscivolo.

10.11.5 Rischio dovuto a ostacoli fissi o mobili lungo le zone di passaggio

10.11.5.1.1 Misure generali di prevenzione

- La sede ferroviaria dovrà essere tenuta sgombra da ogni oggetto rimovibile per una larghezza non inferiore alla distanza di sicurezza dalla più vicina rotaia, stabilita in funzione della velocità della linea. Fanno eccezione gli attrezzi e materiali per lavori alla sede stessa purché non impediscano il libero e sicuro transito dei rotabili. Oltre il limite suddetto gli oggetti dovranno essere sistemati in modo da non costituire pregiudizio alla regolarità dell'esercizio e alla incolumità delle persone;
- nel percorrere le zone di passaggio o dove è in corso la lavorazione, prestare attenzione alla natura del suolo e alla presenza di eventuali ostacoli fissi o mobili che possono essere causa di urti o cadute.

10.11.6 Rischio rumore

10.11.6.1.1 Misure generali di prevenzione

Sui piazzali ferroviari esiste una rumorosità di "fondo" dovuta alla normale attività ferroviaria stimata mediamente in un $Leq >60dB(A)$ e $<80 dB(A)$. L'esatta intensità della rumorosità ambientale può comunque variare da impianto a impianto. Il relativo valore dovrà pertanto essere richiesto di volta in volta al Responsabile dell'impianto interessato.

In piena linea la rumorosità di fondo è quella della campagna circostante, con punte al passaggio dei treni e valori dipendenti dalla velocità e dal tracciato. Tali punte possono raggiungere valori elevati (sono stati misurati anche valori di $92 dB(A)$, per tempi di esposizione brevi (circa un minuto per ciascun treno). Le Imprese sono obbligate a tener conto di tali valori di esposizione ai fini del calcolo del $LepD$ e $LepW$ relativo al proprio personale.

La rumorosità dei mezzi d'opera e di attrezzature rappresenta un ulteriore fattore di rischio per gli addetti impegnati in lavorazioni all'aperto sulla sede ferroviaria. Quando le lavorazioni prevedono l'impiego di macchine rumorose, in aggiunta alla protezione cantiere con installazione di dispositivi che rendono chiaramente percepibile il limite dell'area assegnata ai lavori, deve essere segnalato l'avvicinarsi dei treni che percorrono il binario adiacente a quello di lavoro, adottando una protezione basata sull'avvistamento senza agente di copertura. Poiché si tratta di pura misura prudenziale, la distanza di sicurezza deve essere determinata sulla base di un tempo di sicurezza non inferiore a 15 secondi. Al momento della segnalazione



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	251

deve essere sospesa l'operatività delle macchine rumorose presenti in cantiere fintanto che i treni non siano completamente transitati. Questa prescrizione deve essere rispettata anche operando dal lato banchina. Devono essere forniti al personale di protezione cantiere mezzi di segnalazione acustica, di potenza sonora adeguata e tale da poter essere percepita anche in condizioni atmosferiche sfavorevoli, la cui intensità sia tale da sovrastare i rumori del cantiere, anche in funzione delle risultanze di valutazione analitica effettuata con i criteri dettati dal D.Lgs. 81/2008 - capo II. I mezzi di segnalazione scelti dal Datore di Lavoro con il Medico Competente devono essere confermati dal Direttore dei lavori e/o dal Coordinatore per l'esecuzione, previa intesa con gli addetti alle mansioni esecutive di protezione cantieri. Le aree di lavoro che permangono in ambienti forzatamente rumorosi devono essere evitate da coloro che non hanno obbligo di presenza e non sono direttamente coinvolti nell'attività.

10.11.7 Rischio elettrocuzione

Il rischio elettrocuzione caratteristico per l'ambito ferroviario è quello di folgorazione per lavorazioni in presenza dei conduttori della linea di contatto, degli alimentatori e delle altre linee elettriche, dentro e fuori la sede ferroviaria, che debbono essere considerati permanentemente sotto tensione.

Per la protezione del personale da questo rischio le Imprese sono obbligate allo scrupoloso rispetto delle disposizioni previste degli artt. 83 e 117 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., con distanze minime che non devono essere inferiori a quanto indicato nella Tab. 1 – All. IX del medesimo Decreto (v. Tabella 2), riguardante le distanze di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette.

U_n^4 (kV)	D (m)
≤ 1	3
$1 < U_n \leq 30$	3,5
$30 < U_n \leq 132$	5
>132	7

Tabella 2 Distanze di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali movimentati, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche

Nel caso in cui esista la possibilità di avvicinarsi sia pure accidentalmente a parti in tensione con parti del corpo, attrezzature, materiali, a distanza inferiore a quella consentita, è necessario, previa segnalazione e consenso dell'Esercente le linee elettriche, provvedere, prima dell'inizio dei lavori, a mettere in atto adeguate protezioni atte ad evitare accidentali contatti o pericolosi avvicinamenti ai conduttori delle linee stesse quali: barriere di protezione per evitare contatti laterali con le linee, sbarramenti sul terreno e portali limitatori di altezza per il passaggio sotto la linea dei mezzi d'opera. Le barriere di protezione dovranno essere invalicabili e poste a distanza non inferiore a cinque metri dalle linee in tensione.

La deroga alle distanze di cui alla Tabella 1 dell'Allegato IX al D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. può essere concessa, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 26 Aprile 1974 n. 191 e del relativo Regolamento di attuazione D.P.R. n. 469 del 1/6/1979 (distanza minima da rispettare pari a 1 m per tensioni fino a 25 KV, 3 m per tensioni oltre 25 KV e fino a 220 KV), a condizione che il datore di lavoro presenti apposita dichiarazione

⁴ U_n = tensione nominale



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	252

con la quale attesti sotto la propria responsabilità, che il personale assegnato e abilitato a tali attività è formato sui rischi connessi ai lavori in presenza di linee elettriche aeree in tensione. Il preposto vigila sul rispetto delle modalità di protezione da parte degli addetti.

Qualora vengano a mancare le condizioni per eseguire i lavori secondo le modalità sopra indicate, il Datore di lavoro chiederà la disalimentazione e la messa a terra seguendo la Procedura prevista dalle Disposizioni di RFI (art.18 della IPC – §10.9 comma14a del presente documento).

Per ulteriori dettagli, si faccia riferimento al §9 del presente documento.

10.11.8 Rischi di carattere particolare

10.11.8.1.1 Misure generali di prevenzione

Al fine di consentire a tutti gli addetti impegnati nell'esecuzione dei lavori in impianti in esercizio di avere compiuta conoscenza:

- a) della condizione e degli ulteriori rischi di carattere particolare dell'ambiente nel quale i lavori stessi andranno ad essere eseguiti;
- b) della organizzazione complessiva del cantiere e delle eventuali specifiche cautele da adottare;
- c) di ulteriori specifiche norme di sicurezza o modalità comportamentali a cura dei responsabili operativi delle singole strutture (RFI e Impresa esecutrice);

dovrà essere effettuata una preventiva ricognizione dei luoghi interessati alle lavorazioni alla presenza di preposti RFI, DL, CSE e Impresa esecutrice. Le risultanze del sopralluogo dovranno essere verbalizzate e recepite nel Piano Operativo di Sicurezza dell'impresa.

Gli spostamenti a piedi nei piazzali ferroviari e in tratta tra le varie Stazioni interessate dai lavori devono avvenire percorrendo gli stradelli che affiancano i binari rispettando la distanza di sicurezza, calcolata in funzione della Vmax della tratta.

Nel circolare e lavorare in linea e nei piazzali ferroviari occorre tenere conto che il terreno si presenta tendenzialmente irregolare per la presenza dell'armamento ferroviario, dell'impiantistica varia (apparecchiature di segnalamento, telefoniche, palificazione della linea elettrica, ecc.) e dei pozzetti e scavi non delimitati, in caso di lavori di altre imprese concomitanti.

La percorribilità degli stradelli può risultare maggiormente difficoltosa a causa della presenza di erba alta e/o sterpaglie nelle vicinanze, esponendo gli addetti al rischio di caduta per la scarsa visibilità del piano di calpestio,

La presenza di olio e grasso rilasciato accidentalmente da locomotori, rappresenta un ulteriore al rischio di caduta per scivolamento, pertanto deve essere evitato l'appoggio dei piedi su traverse coperte da olio o grasso.

In queste condizioni ambientali, i rischi di scivolamento, inciampo, caduta devono essere prevenuti indossando DPI specifici, indumenti di lavoro con pantaloni e casacca a manica lunga e calzatura di sicurezza antidrucciolo e con la suola antiperforazione.

10.11.9 Rischi relativi alle attività in piazzale e nei locali tecnologici

I rischi relativi alle attività in piazzale e nei locali tecnologici sono analizzati al §6 a cui si rimanda.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	253

10.12 CIRCOLAZIONE DEI MEZZI D'OPERA FERROVIARI

La circolazione dei mezzi d'opera ferroviari (MOF) deve avvenire nel rispetto della Istruzione per la Circolazione dei Mezzi d'Opera (ICMO) di RFI in vigore, utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Tali mezzi saranno utilizzati per il trasporto dei materiali lungo linea laddove le aree non siano raggiungibili con automezzi gommati direttamente dall'esterno; per il loro utilizzo dovranno essere disponibili tronchini ubicati all'interno delle aree di cantiere, previ accordi con il gestore locale dell'impianto.

La circolazione di mezzi d'opera potrà essere effettuata con le modalità prevista dalla IPC e dalle ICMO vigenti. Per quanto riguarda lo spostamento dei carri su binario il trasferimento di macchinari e materiali lungo la linea dovrà avvenire nel rispetto della ICMO vigente.

Di seguito sono riepilogate le disposizioni generali di cui alla suddetta "Istruzione".

I mezzi d'opera possono circolare:

- come treno o in composizione treno;
- in regime di interruzione.

10.12.1.1 Mezzi d'opera composti come treno

I mezzi d'opera come treno o in composizione treno iscritti nel Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN) possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i treni. Sono contraddistinti dal "numero europeo del veicolo" rilasciato dall'ANSF e riportato sulle fiancate del mezzo.

10.12.1.2 Circolazione in regime di interruzione

10.12.1.2.1.1 "A" - Norme Generali

Possono circolare in regime di interruzione tutti i mezzi d'opera autorizzati ai sensi di specifiche norme emanate dal GI e iscritti nel Registro Unico dei Mezzi d'Opera (RUMO) entro i termini di tempo previsti nelle suddette specifiche norme emanate dal GI.

I mezzi d'opera devono essere dotati dei seguenti documenti:

- Carta di Circolazione, da cui risultano:
 - codice di identificazione;
 - le caratteristiche tecniche (velocità massima, massa frenata, ecc.);
 - i limiti di carico e di prestazione;
 - l'idoneità all'occupazione o meno dei circuiti di binario;
 - tipologia, modello e costruttore del mezzo;
 - il numero di persone ammesse in cabina;
 - le date degli interventi di manutenzione e dei controlli obbligatori effettuati;
 - le prescrizioni di circolazione;
 - le informazioni di carattere amministrativo;
- Diario di Manutenzione, dove sono registrati e sottoscritti, a cura dell'officina addetta alla manutenzione, tutti gli interventi manutentivi eseguiti al fine di permettere in ogni momento la verifica del rispetto del piano di manutenzione;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	254

- Libro di Bordo, per ogni mezzo d'opera che circoli autonomamente, nel quale il guidatore deve annotare i servizi svolti e le non conformità riscontrate, da sottoscrivere congiuntamente al personale di scorta;
- Manuale di Uso e Manutenzione.

I mezzi d'opera devono riportare sulla fiancata l'apposita targa d'identificazione rilasciata dal G.I. all'atto dell'iscrizione nel RUMO, nonché le iscrizioni previste dalla norma EN 14033-1, indicanti le caratteristiche tecniche del mezzo d'opera e le scadenze manutentive.

I mezzi d'opera possono circolare in regime di interruzione del binario, isolati o congiunti, alle seguenti condizioni:

- a) assenza di interferenza tra il mezzo d'opera o il convoglio e la sagoma di libero transito del binario attiguo non interrotto;
- b) il personale addetto alla guida ed alla scorta abbia preso posto a bordo;
- c) tutto il personale presente a bordo abbia preso posto all'interno del mezzo d'opera;
- d) la velocità sul binario attiguo, non interrotto, non sia superiore a 160 km/h.

Non sussistendo le predette condizioni la circolazione deve avvenire in regime di interruzione anche del binario attiguo.

I dispositivi mobili dei mezzi d'opera (gru, decespugliatori, gruppo ricalzatore, compattatori, piattaforme, vomeri, ecc.) quando non utilizzati in fase di lavoro, devono essere solidamente immobilizzati con blocchi meccanici nella loro configurazione di contenimento entro il profilo limite. L'agente di scorta dovrà verificare la corretta immobilizzazione dei dispositivi mobili, come riportato nel manuale di uso e manutenzione del mezzo d'opera.

Il carico del mezzo d'opera non deve superare il valore massimo ammesso per il mezzo, riportato nella Carta di Circolazione ed evidenziato sulle fiancate. Il materiale costituente il carico deve essere assicurato stabilmente e disposto sul mezzo d'opera in modo da essere equamente ripartito sul piano di carico. Per poter trasportare materiali sciolti, il mezzo d'opera deve essere munito di sponde o di contenitori solidali con il mezzo stesso.

Il numero di persone che possono prendere posto sul mezzo d'opera è indicato nella Carta di Circolazione e su apposita targhetta ubicata nella cabina di guida. Gli agenti del G.I. addetti alla guida ed alla scorta dei mezzi d'opera devono essere dotati di telefono cellulare di servizio funzionante. Durante la corsa è vietato salire o scendere dai mezzi oppure passare da un mezzo all'altro. Qualora eccezionalmente, durante la fase di circolazione del mezzo d'opera o del convoglio, dovesse rendersi necessario uscire dal mezzo d'opera, previo arresto della marcia, dovranno essere adottate, se del caso, le precauzioni previste dalle vigenti norme per la protezione dei cantieri di lavoro. È comunque sempre vietato scendere dal mezzo d'opera lato intervia. I mezzi automotori devono essere provvisti delle necessarie dotazioni di bordo per il segnalamento e la sicurezza:

- bandiera, rossa con asta;
- lanterna elettrica bilux (rossa/bianca);
- torcia di segnalamento a fiamma rossa;
- dispositivo di occupazione dei circuiti di binario;
- fanali di coda e tabella di coda, con eccezione dei mezzi non trainanti per i quali è necessaria la sola tabella di coda;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	255

- almeno due staffe fermacarro o comunque in numero congruo rispetto alle norme previste dalla PGOS-RFI;
- eventuale dispositivo per il recupero in caso di soccorso.

Gli agenti addetti alla guida ed alla scorta devono essere in possesso, oltre che dei previsti documenti tecnici relativi ai mezzi d'opera (Carta di Circolazione, manuale di uso e manutenzione, diario di manutenzione e libro di bordo), anche del Fascicolo Linee/Fascicolo Orario relativi alla linea da percorrere, della PGOS-RFI e di un fascicolo di moduli M40 MdO.

Gli agenti addetti alla guida e alla scorta dei convogli di mezzi d'opera circolanti in regime di interruzione devono essere in possesso delle qualificazioni professionali di seguito indicate:

- qualificazione alla guida e alla scorta dei mezzi d'opera, per il personale del GI;
- qualificazione alla guida dei mezzi d'opera per il personale delle Imprese Appaltatrici.

Le suddette qualificazioni devono essere corredate dagli attestati relativi alla conoscenza di mezzo e all'utilizzo del Sistema Tecnologico di Bordo (STB).

10.12.1.2.1.2 "B" - Gestione della circolazione dei mezzi d'opera circolanti in regime di interruzione

Per il ricorso ai diversi tipi di interruzione devono essere adottate le norme stabilite dall'Istruzione per la Protezione dei Cantieri e s.m.i. e, sulle linee e nei singoli impianti in telecomando, anche dal successivo art. 9 della ICMO in vigore.

I mezzi d'opera possono circolare:

- per trasferimento da una località di servizio ad un'altra anche non contigua, nel rispetto delle ulteriori norme riportate in art. 4 della ICMO;
- per l'esecuzione di lavori di costruzione e manutenzione dell'infrastruttura, per interventi di emergenza, per servizi di vigilanza, nel rispetto delle ulteriori norme riportate in art. 5 della ICMO.

Sui binari interrotti i mezzi d'opera circolano senza l'intervento del DM/DCO; per l'inoltro in linea quest'ultimo deve predisporre l'istradamento, su richiesta verbale dell'agente autorizzato a richiedere l'interruzione (titolare dell'interruzione).

Il titolare dell'interruzione, prima di dare al DM/DCO il prescritto nulla osta per la ripresa della normale circolazione (per iscritto o, qualora esistano particolari dispositivi, con comunicazione verbali o verbali registrate, di cui alla parte seconda della ICMO), deve accertare che tutti i mezzi d'opera di cui ha autorizzato la circolazione si siano ricoverati regolarmente e che eventuali attrezzature o materiali lasciati in linea siano assicurati al di fuori del profilo limite degli ostacoli.

Quando eccezionalmente, per motivi di forza maggiore un mezzo d'opera non possa ricoverarsi in stazione o sgomberare la linea almeno 5 minuti prima della fine dell'interruzione, l'agente di scorta deve darne tempestivo avviso per iscritto al titolare dell'interruzione, il quale provvederà a darne comunicazione per iscritto o con comunicazione verbale registrata al DM/DCO.

Spettano unicamente all'agente di scorta del G.I. tutte le incombenze relative al licenziamento dei convogli di mezzi d'opera ed alla circolazione in linea, nonché l'accertamento che il convoglio soddisfi i requisiti tecnici e di sicurezza richiesti. A tal fine l'agente di scorta deve effettuare il computo della frenatura, la verifica delle prestazioni, la prova del freno, la visita esterna dei mezzi d'opera e la verifica del carico, riportandone l'esito nel mod. M40 MdO da consegnare all'agente addetto alla guida. In particolare, prima della partenza da una località per l'inoltro in linea, nonché prima della partenza da un cantiere per il rientro



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	256

nella località di ricovero, l'agente di sconta di un mezzo d'opera dovrà procedere alle verifiche di dettaglio come previsto nella ICMO (art.3).

10.12.1.2.1.3 Modalità per la circolazione dei mezzi d'opera ferroviari

All'art.4 descrive le norme particolari per la circolazione in regime di interruzione per trasferimento.

All'art. 5 norme particolari per la circolazione in regime di interruzione per lavori di costruzione e manutenzione dell'infrastruttura.

All'art.6 Manovre e stazionamento nelle località di servizio.

All'art.7 delle ICMO si identificano le norme particolari per la Circolazione dei mezzi d'opera di proprietà delle Imprese esecutrici in regime di interruzione.

I mezzi d'opera di proprietà delle Imprese Appaltatrici possono essere guidati da agenti dell'Impresa Appaltatrice stessa, in possesso della prevista abilitazione, e devono essere scortati da agenti del GI.

L'Impresa Appaltatrice dovrà fornire preventivamente al titolare dell'interruzione i nominativi del personale adibito alla guida dei mezzi d'opera e la relativa certificazione circa il possesso dell'abilitazione alla guida, la conoscenza dei mezzi, l'attestazione della conoscenza delle informazioni, contenute nei piani di sicurezza, riguardanti le caratteristiche del tratto di linea dove opererà il cantiere di lavoro, quali: grado di frenatura, grado di prestazione, pendenze, presenza di PL, ecc. e delle conseguenti misure di sicurezza. È vietato che mezzi d'opera non scortati operino al di fuori della tratta assegnata prevista dal programma del cantiere di lavoro.

Tutte le informazioni sopra riportate inerenti l'ICMO in vigore non sono completamente esaustive e pertanto si rimanda per maggiori dettagli al documento ufficiale di RFI.

Il RUMO (Registro Unico Mezzi d'Opera) contiene tutti i mezzi d'opera, sia di RFI che delle imprese appaltatrici, autorizzati da RFI a circolare in regime di interruzione. Detto registro è gestito da RFI nel sistema informativo aziendale.

Il CSE dovrà verificare che i mezzi d'opera utilizzati nelle lavorazioni previste nell'appalto siano iscritti nel RUMO.

La circolazione dei mezzi d'opera ferroviari può dare origine a situazioni di rischio che devono essere prevenute mediante specifiche misure di protezione:

10.12.1.2.2 Rischi specifici

- Investimento di personale RFI o di Imprese Terze impegnate in lavori di manutenzione;
- Collisione tra mezzi d'opera dell'impresa e convogli di lavoro anche di altre Imprese estranee ai lavori in oggetto;
- Deragliamento;
- Caduta di materiali dall'alto (dai pianali dei mezzi d'opera);
- Sfilamento delle funi, dei perni dei bracci, delle giunzioni degli apparecchi di sollevamento montati sui mezzi d'opera ferroviari.

10.12.1.2.3 Misure generali di prevenzione

- Attenersi scrupolosamente alle modalità per la circolazione indicate dalla ICMO;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	257

- Richiedere l'organizzazione della protezione cantieri al Responsabile RFI competente di giurisdizione;
- Richiedere la presenza di un Agente di scorta a bordo dei mezzi d'opera su ferro;
- Individuare il tipo di mezzo d'opera più adatto per il trasporto secondo la tipologia dei materiali;
- Indossare gli indumenti ad alta visibilità e calzature a sfilamento rapido;
- Caricare i materiali sulle piattine senza superare in altezza le spondine;
- Legare i materiali e le attrezzature che per sagoma e/o per conformazione possono spostarsi durante i trasferimenti;
- Rispettare in altezza anche con i materiali e le attrezzature trasportate, la distanza dal conduttore elettrico in tensione più vicino che non deve essere inferiore a 1,0 m;
- Prima di mettere un mezzo d'opera in circolazione accertarsi, per mezzo della targa applicata al mezzo d'opera o del libretto di circolazione, quali siano le velocità e la portata massima consentita;
- accertarsi che il mezzo d'opera sia provvisto di almeno due «scarpe» o «cunei» di stazionamento;
- accertarsi che il carico, che non deve eccedere la portata massima consentita, sia ripartito su tutte le ruote (ciò allo scopo di evitare spostamenti del mezzo d'opera durante la marcia), che esso non ecceda la sagoma limite e che le attrezzature elevabili siano in posizione retratta a distanza di sicurezza dalla linea aerea elettrificata;
- controllare che i mezzi di illuminazione e di segnalamento siano efficienti;
- verificare che gli organi di collegamento dei mezzi d'opera siano del tipo rigido regolamentare. Non sostituire mai questi organi con mezzi di fortuna;
- ricordarsi che, per piccoli spostamenti, i mezzi d'opera vanno sempre spinti e mai tirati;
- durante la circolazione del mezzo d'opera, ricordarsi di emettere frequenti segnali acustici nel percorrere gallerie e curve in trincea e di avvicinarsi con marcia a vista nei pressi dei passaggi a livello;
- percorrendo un tratto di discesa con mezzo d'opera a motore, procedere sempre con la marcia inserita;
- quando i mezzi d'opera percorrono lo stesso tratto di linea tra essi deve sempre sussistere una distanza di sicurezza;
- durante la marcia è vietato prendere posto sui mezzi d'opera (piattine);
- durante la sosta dei convogli, per passare da un mezzo d'opera all'altro, bisogna scendere dall'uno e salire sull'altro, senza ricorrere a movimenti pericolosi (salti);
- è vietato caricare o scaricare materiali ed attrezzi da mezzi d'opera in movimento;
- è vietato superare la velocità massima consentita al mezzo d'opera, risultante dalla targa e dal libretto di circolazione. I convogli non devono superare la velocità di 30 km/ora;
- è vietato scendere dal mezzo d'opera dalla parte dell'interbinario;
- è vietato aprire gli sportelli dal lato interbinario;
- è vietato di camminare in mezzo ai binari dinanzi alle colonne di carri in movimento invece che lateralmente ed a debita distanza;
- è vietato introdursi fra due veicoli quando siano in movimento per agganciarli o sganciarli od anche per tendere o allentare i loro organi di attacco ed inoltre di collocarsi per la spinta dei carri, nelle



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	258

manovre a braccia, in mezzo a due veicoli e di appoggiarsi ai respingenti anteriori dei veicoli in movimento;

- è vietato di stare in piedi sui carri di un mezzo d'opera o seduti sulle sponde e di muoversi dal proprio posto o di aggrapparsi e sostenersi sui respingenti quando il treno è in moto;
- quando il mezzo d'opera è in sosta e si devono compiere operazioni di carico e scarico su linea a doppio binario è necessario istituire la protezione rispetto ai treni che circolano sul binario attiguo;
- consentire la sosta inoperosa solo nei tronchini espressamente assegnati a tale scopo;
- pulire sistematicamente i mezzi d'opera e sottoporli a regolare manutenzione;
- è vietato camminare in mezzo ai binari e davanti ai veicoli in movimento. Negli spostamenti a piedi il personale deve percorrere gli appositi sentieri e mantenersi comunque a una distanza non inferiore di m 1,50 dalla più vicina rotaia;
- è obbligatorio rispettare quanto stabilito dall'art.11 comma 4 in merito alla riattivazione della circolazione.

10.13 PERCORSI PEDONALI LUNGO LA LINEA FERROVIARIA E IN PIAZZALE

Le aree operative di piena linea possono essere raggiunte dall'esterno, percorrendo con automezzi la viabilità stradale ordinaria ed accedendo alla sede ferroviaria, attraverso punti autorizzati dal DCCM/DM/DC/DCO, e proseguendo a piedi esclusivamente attraverso gli itinerari di sicurezza e sempre con la presenza dell'Agente di Protezione Cantiere.

L'Impresa esecutrice dovrà rendere edotto il proprio personale e quello dei subappaltatori del tassativo divieto di percorrere la sovrastruttura ferroviaria, senza la predetta assistenza.

Gli stradelli sono solo quelli autorizzati con Ordini Interni nei quali sono indicati i luoghi ove sono esposte e visionabili le planimetrie indicanti gli itinerari idonei a spostarsi con sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili. Copia dei suddetti Ordini Interni dovranno essere richiesti ai Responsabili dei singoli Posti Movimento.

Prima di effettuare spostamenti a piedi lungo i binari in esercizio dovranno essere sempre assunte a cura dell'Impresa esecutrice informazioni ricavabili dal Fascicolo di linea di RFI in vigore alla data di inizio dei lavori in funzione della tratta interessata dai lavori e della modalità di esercizio. Tutti i giorni, il Direttore di Cantiere dovrà verificare con il DM la situazione della circolazione dei treni, di movimenti di manovra di altri convogli ferroviari in piazzale e di tutte le altre Imprese e/o squadre di lavoro operanti sui binari o nelle immediate adiacenze.

In prossimità dei binari i lavoratori devono:

- essere sempre vigili, controllando frequentemente, nei due sensi di marcia, l'eventuale arrivo dei treni o di altri veicoli in manovra, il cui avanzamento è spesso silenzioso; quando previsti saranno indossati otoprotettori con un grado di abbattimento della pressione acustica adeguato al livello di rumore rilevabile. La scelta dei DPI deve essere comunque effettuata congiuntamente con il Medico Competente al fine di evitare l'impiego di otoprotettori non adeguati a difendere dal livello acustico cui si è esposti;
- non invadere con materiale o attrezzature trasportate la sagoma limite dei treni;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	259

- mantenersi, sempre, a distanza superiore a quella di sicurezza dalla rotaia in esercizio più vicina, da determinare in funzione della velocità della linea;
- mantenersi esclusivamente entro i perimetri individuati come aree di cantiere;
- fare attenzione ad eventuali segnalazioni acustiche, non escludendo mai la possibilità di un arrivo contemporaneo dei due treni.

Negli impianti ferroviari si ritrovano numerosi ostacoli, quali rotaie, traverse, cavi, condutture, scavi, materiali, ecc., che aumentano la probabilità di scivolamenti e cadute.

Si deve sempre tenere presente che cavi, isolatori, connettori, ecc., entro e vicino alla sede ferroviaria, sono da considerarsi sempre sotto tensione elettrica e quindi il loro contatto, diretto o indiretto, con qualsiasi oggetto è vietato.

L'attraversamento a piedi dei binari è vietato. Nel caso in cui l'Impresa esecutrice rilevi l'impossibilità di effettuare diversamente questa operazione, dovrà richiedere l'organizzazione della Protezione Cantieri a RFI. L'attraversamento sui passaggi a raso deve essere effettuato esclusivamente nei periodi di interruzione della circolazione e secondo le prescrizioni e le modalità concordate con il DM, con specifico Ordine di Servizio. In ogni caso, nell'attraversamento dei binari, anche se sgombri, il personale deve guardare in tutte le direzioni osservando attentamente il movimento e le manovre dei treni e seguire scrupolosamente le indicazioni dell'agente organizzatore della protezione cantieri.

L'Appaltatore dovrà fornire chiara evidenza nel proprio POS delle disposizioni di seguito fornite ed aggiornarle in funzione delle integrazioni che saranno successivamente richieste dal CSE nel corso dei lavori.

Prima di effettuare spostamenti negli interbinari in esercizio dovranno essere sempre assunte, a cura del Direttore di Cantiere e Preposto, informazioni circa la circolazione dei treni, i movimenti di manovra di altri convogli ferroviari e di tutte le squadre di lavoro operanti sui binari o nelle immediate adiacenze. Tali presenze devono essere segnalate con appositi cartelli ai treni provenienti da ambedue i lati. Quando si eseguono lavori che, anche momentaneamente, interrompono la continuità del binario o ne pregiudicano l'efficienza o la stabilità, devono, inoltre, essere esposti i prescritti segnali di arresto da ambedue i lati di provenienza dei treni.

Il personale delle Imprese esecutrici si atterrà a quanto disposto dall'art. 13 della Legge 191/74. Sarà compito dell'Impresa esecutrice e dei suoi dirigenti e preposti informare i dipendenti delle regole da rispettare promuovendo ed organizzando incontri per illustrare quanto riportato nella Istruzione per la Protezione dei Cantieri.

I sentieri pedonali percorribili devono avere la larghezza minima di 50 cm e l'asse deve trovarsi, dal bordo interno della più vicina rotaia, almeno alla distanza di cui all'art. 10 della IPC.

Al transito dei treni, il personale che circola in prossimità dei binari in esercizio con la presenza dell'agente organizzatore della protezione cantieri deve obbedire prontamente a tutte le segnalazioni che impongono l'allontanamento dal binario.

Nel caso in cui venga percorso un binario temporaneamente fuori esercizio, il personale deve comunque tenere presente che la circolazione può essere ripresa improvvisamente, e, nelle linee a doppio binario, anche in senso illegale.

Il personale delle Imprese Esecutrici dovrà essere formato ed informato sui rischi presenti nell'ambito ferroviario e dovrà essere abilitato da RFI alle mansioni esecutive di Protezione Cantieri.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	260

In tutte le attività che si svolgono sui piazzali e in aree operative a rischio di incuneamento dei piedi, ogni lavoratore deve indossare un abbigliamento ad alta visibilità nonché scarpe di sicurezza con dispositivo di sfilamento rapido.

L'Impresa esecutrice è, in ogni caso, vincolata all'adozione di tutte quelle particolari cautele che di volta in volta si rendano necessarie al fine di garantire l'incolumità dei propri dipendenti ed evitare irregolarità all'esercizio ferroviario segregando le aree di lavoro e attuando la procedura di protezione cantiere (IPC in vigore).

10.14 NORME GENERALI DI PREVENZIONE DI ATTIVITÀ ESEGUITE IN PRESENZA DI VIAGGIATORI IN STAZIONE/FERMATA

L'Impresa esecutrice dei lavori deve predisporre una programmazione di dettaglio delle lavorazioni che potrebbero interferire con gli spazi a servizio dei viaggiatori, in maniera da arrecare loro il minimo disagio possibile. Attraverso una riunione di coordinamento tra Impresa esecutrice, DL/CSE, DM e il preposto del Gestore Infrastruttura, occorre presentare un Programma delle attività da eseguire, almeno 30 gg prima rispetto all'esigenza operativa, esplicitando i provvedimenti da attuare dall'Impresa esecutrice, comprese le informazioni da fornire al pubblico, per mantenere condizioni di sicurezza per i viaggiatori. Questi provvedimenti sono indicativamente i seguenti:

- Delimitare le aree di lavoro sui marciapiedi, in funzione della durata dell'attività. Nel caso in cui queste comportino l'apertura di scavi, posa tubazioni, ecc., debbono essere segregate mediante recinzioni in rete elettrosaldata di altezza pari a 2,00 m con sovrapposta rete in polietilene e protezione di eventuali spigoli nonché segnalazione luminosa notturna, esclusivamente sui lati interni rispetto al binario e questo per renderlo evidente ai viaggiatori;
- Delimitare con barriere in ferro estensibili, spostabili in funzione dello sviluppo dei lavori e poste lungo i limiti di tutta l'area di intervento, le zone dei marciapiedi dove si proceda alla posa cavi con la semplice scopertura di cunicoli o pozzetti esistenti, e per tutte le tipologie di attività non invasive e di rapida esecuzione quali la posa dei diffusori sonori;
- Mantenere sgomberi i marciapiedi da materiali o attrezzature che possano intralciare il passaggio dei viaggiatori e mantenere in perfetta efficienza le recinzioni e le delimitazioni, con cartellonistica di avvertimento e di pericolo. La verifica dell'integrità delle delimitazioni e l'aggiornamento della segnaletica è affidata al Capo Cantiere;
- Approvvigionare i materiali durante gli intervalli d'orario di circolazione treni, in modo da escludere intralci al movimento delle persone. Diversamente deve essere prevista la presenza di un preposto dell'Impresa che autorizzi lo spostamento e la sistemazione dei materiali approvvigionati solo dopo il transito dei viaggiatori;
- Rifornire la quantità di materiale strettamente necessaria allo svolgimento delle attività previste in un turno di lavoro, Lasciare un passaggio pedonale con franco di almeno 2 m dalla striscia gialla delimitante la fascia di sicurezza sui marciapiedi rispetto alla circolazione dei treni per consentire il libero transito dei viaggiatori. Ove ciò non fosse possibile, l'estensione del tratto interessato dai lavori deve essere ridotta e la linea gialla ripristinata non appena concluse le lavorazioni. Le mappe tattili e di percorsi-guida per disabili visivi sovrapposti alla pavimentazione, devono essere



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	261

mantenuti integri onde evitare distacchi degli stessi, che potrebbero rappresentare un pericolo sia per gli addetti ai lavori che per i passeggeri limitando l'occupazione delle aree comuni.

La sistemazione dell'area di lavoro sul marciapiede non deve intralciare il flusso/deflusso dei viaggiatori e deve garantire le fruibilità dei percorsi di esodo in caso d'emergenza.

10.15 LAVORI EFFETTUATI IN PRESENZA DI ESERCIZIO FERROVIARIO

Si riportano alcune lavorazioni che si svolgono tipicamente in ambito ferroviario e le relative misure generali di sicurezza. Va precisato che le stesse sono da intendersi solo indicative: le effettive attività da svolgersi all'interno del progetto e i relativi rischi specifici saranno analizzate nella Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

Le lavorazioni di posa canalizzazioni/tubazioni/pozzetti e posa cavi da effettuare in linea o piazzali ferroviari, stazioni/fermate, saranno gestite in relazione a quanto definito dall'art.10 delle IPC.

Posto che l'esecuzione degli interventi interferisce con l'infrastruttura ferroviaria, i rischi tipici da analizzare e le relative misure di prevenzione in presenza di esercizio ferroviario, possono essere definiti come segue.

10.15.1.1.1 Rischi specifici per interferenza ferroviaria

- Investimento da treni in corsa durante gli spostamenti a piedi degli addetti e/o durante le lavorazioni per raggiungere le aree di lavoro;
- folgorazione per contatto accidentale con la linea aerea di TE;
- rischi connessi allo sconfinamento della sagoma di libero transito del binario in affiancamento, in esercizio, provocato dall'utilizzo dei miniescavatori o dei bracci meccanici delle gruette durante lo scarico e la movimentazione dei materiali;
- rischio di incuneamento;
- occupazione della sede ferroviaria con utensili o attrezzature.

10.15.1.1.2 Rischi di carattere generale

- Esposizione alla polvere durante le operazioni specifiche dell'intervento;
- caduta negli scavi aperti non protetti;
- rischi biologici determinati dalla presenza di escrementi di animali all'interno delle canalette esistenti o al contatto con carcasse di animali o volatili morti a lato dei binari;
- morsicatura da rettili, roditori, ecc.;
- punture alle mani per contatto con la vegetazione presente;
- strappi muscolari e lesioni dorso lombari provocate anche dalla scorretta movimentazione manuale dei carichi;
- colpi, tagli, impatti;
- esposizione al rumore e alle vibrazioni provocate da macchine utensili ed operatrici;
- esposizione alle polveri durante lo scalzamento del ballast o le operazioni di scavo;
- sganciamento dei manufatti prefabbricati (pozzetti) dall'imbracatura per rottura delle fasce di sollevamento;
- schiacciamento delle dita e lacerazioni delle mani durante la posa dei chiusini in acciaio.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	262

10.15.1.1.3 Misure di prevenzione e protezione

- Organizzare le lavorazioni nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento per la circolazione ferroviaria (RCF, emanata con Decreto ANSF n. 4/2012) e operando in regime di IPC;
- obbedire prontamente a tutte le segnalazioni degli addetti alla protezione cantiere che impongano l'allontanamento dal binario;
- gli spostamenti a piedi del personale delle squadre lungo linea devono avvenire utilizzando esclusivamente gli itinerari di sicurezza e/o i sentieri esistenti lungo la sede;
- è obbligatorio utilizzare i DPI in dotazione, in particolare i giubbotti o gli indumenti ad alta visibilità specifici per i lavori in ambito ferroviario; per gli addetti alle lavorazioni le tute sono di color arancio e per gli addetti alla protezione cantieri di colore giallo;
- avvalersi di aste in legno a manico lungo ed indossare i guanti per l'apertura delle canalette esistenti, la rimozione di eventuali materiali infetti rinvenuti e in tutte le lavorazioni in corrispondenza dei binari;
- i mezzi operativi e/o le parti mobili di essi devono essere disposti e mantenuti a distanza di sicurezza dalla linea di contatto e dai relativi alimentatori. Gli addetti delle Imprese esecutrici non devono mai superare, con il corpo, attrezzi o materiali, la distanza di sicurezza per parti in tensione, indicata nella Tab. 1 - All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. (es.: per tensione nominale pari a 3 kV risulta $D > 3,5$ m). Per ricondurre i lavori nell'ambito della normativa speciale per i lavori ferroviari (art. 29 della L. 191/74 e art. 19 del DPR 469/79 - distanza minima da rispettare pari a 1 m per tensioni fino a 25 KV, 3 m per tensioni oltre 25 KV e fino a 220 KV) che consente di derogare alle distanze minime del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., il Datore di lavoro presenterà apposita dichiarazione con la quale attesta sotto la propria responsabilità, che il personale assegnato e abilitato a tali attività è formato sui rischi connessi ai lavori in presenza di linee elettriche aeree in tensione. Il Capo squadra presente vigila sul rispetto delle modalità di protezione da parte degli addetti. Qualora vengano a mancare le condizioni per eseguire i lavori nel rispetto delle prescrizioni sopra indicate, le attività dovranno essere eseguite esclusivamente in regime di toltensione dalle condutture e dalle apparecchiature. Il Datore di lavoro chiederà la disalimentazione seguendo la Procedura prevista dalle Disposizioni di RFI;
- operare in regime di toltensione dei binari interessati dalle operazioni di posa dei cunicoli in attraversamento;
- non toccare alcun cavo pendente considerando sempre che esso può essere attivo e quindi in tensione;
- richiudere gli scavi subito dopo aver posato le tubazioni;
- verificare che sia sempre rispettata la sagoma di libero transito del binario in affiancamento, in esercizio, durante l'operatività dei miniescavatori o dei mezzi d'opera muniti di gruette per la movimentazione dei carichi; segnalare, inoltre, mediante dispositivi acustici (cicaline), la movimentazione dei mezzi meccanici;
- recintare con parapetto normale le aree di scavo e segnalare la natura del rischio mediante cartellonistica di avvertimento;
- tutti i mezzi gommati e quelli su ferro muniti di apparecchio di sollevamento dovranno effettuare spostamenti con il braccio completamente abbassato ed essere dotati di sistema di blocco del brandeggio;
- verificare la portata delle funi e delle catene del mezzo di sollevamento per la posa dei cunicoli ed



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	263

avvalersi di palanchini per la posa dei coperchi;

- verificare che la squadra impegnata nelle attività sia dotata della cassetta di pronto soccorso, considerando la necessità di un intervento immediato in caso di infortunio.

10.15.1.1.4 Interferenze con l'esercizio ferroviario

Nelle zone esterne alla sede, ubicate a distanza superiore a quella minima dalla più vicina rotaia del binario in esercizio, valutata in funzione della V_{max} della tratta soggetta alle lavorazioni (art. 10 IPC), a condizione che in conseguenza dei lavori da eseguire sia escluso:

- l'indebolimento della sede ferroviaria;
- il superamento della predetta distanza minima con persone, qualsiasi oggetto oppure mezzi ed attrezzature utilizzate o parti di esse;

le lavorazioni specialistiche possono essere svolte anche in presenza di esercizio ferroviario sul binario adiacente, previa attuazione di una delle procedure di protezione specificate nell'art. 12 delle IPC.

Tali procedure di protezione saranno comunque oggetto di una specifica valutazione dei rischi eseguita dal Datore di Lavoro dell'Impresa esecutrice nel proprio POS, connessa alla tipologia dell'attività da eseguire, al luogo dove l'attività stessa si svolge e alle caratteristiche degli impianti e delle macchine/attrezzature utilizzate, ecc.. La scelta della procedura di protezione sarà effettuata in sede di riunione di coordinamento.

Le attività eseguite a distanza inferiore a quella minima dalla più vicina rotaia del binario in esercizio, valutata in funzione della V_{max} della tratta soggetta alle lavorazioni (art. 10 IPC), devono essere considerate attività con occupazione del binario di lavoro e comportano l'attuazione della procedura di protezione mediante:

- regime di interruzione sia del binario di lavoro che di quelli eventualmente adiacenti.

In alternativa, purché sia escluso il rischio di superamento della distanza minima dai binari adiacenti con persone, oggetti, mezzi e attrezzature o parti di esse e se verbalizzato con i responsabili dell'Infrastruttura RFI in sede di riunione di coordinamento o se disposto dall'Agente RFI organizzatore della protezione cantieri, considerata la specifica situazione della zona di lavoro, la protezione del cantiere potrà essere attuata anche mediante una delle procedure di protezione specificate nell'art. 12 delle IPC.

Le lavorazioni che richiedono l'utilizzo di mezzi operativi ferroviari in appoggio e che pertanto comportano l'occupazione del binario di lavoro (art. 10 IPC), saranno eseguite con procedura di protezione attuata mediante:

- regime di interruzione sia del binario di lavoro che di quelli eventualmente adiacenti (IPC).

In alternativa, purché sia escluso il rischio di superamento della distanza minima dai binari adiacenti con persone, oggetti mezzi ed attrezzature utilizzate o parti di esse e se verbalizzato con i responsabili dell'Infrastruttura RFI in sede di riunione di coordinamento o se disposto dall'Agente RFI organizzatore della protezione cantieri, considerata la specifica situazione della zona di lavoro, la protezione del cantiere potrà essere attuata anche mediante una delle procedure di protezione specificate nell'art. 12 delle IPC.

10.15.1.1.5 Prescrizioni particolari legate a lavorazioni specialistiche

10.15.1.2 Posa canalizzazioni/tubazioni/pozzetti

Nel rispetto di quanto disposto dall'art.10 delle IPC:



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	264

- Verifica del tracciamento degli scavi mantenendo una distanza di sicurezza minima dalla rotaia in esercizio più vicina, in funzione della V_{max} dei treni sulla linea;
- verifica che la distanza dell'area operativa rispetto alla più vicina rotaia sia quella minima, in funzione della velocità di percorrenza dei treni sulla linea.

Prima di procedere allo scavo per la posa delle nuove canalizzazioni/tubazioni/pozzetti, l'Impresa esecutrice dovrà:

- accertarsi che non esistano sottoservizi interferenti con il tracciato e verificare che la picchettazione indicante l'esistenza della rete sia rispondente alla documentazione fornita dagli Enti erogatori. Qualora si trovassero indicazioni discordanti, queste dovranno essere tempestivamente comunicate all'Ente Gestore per stabilire procedure di monitoraggio che permettano l'esecuzione dei lavori senza danneggiare gli impianti.

Terminata la fase di scavo si procede alla posa delle canalizzazioni/tubazioni/pozzetti;

- queste possono essere trasportate alle progressive di progetto con un mezzo d'opera ferroviario munito di pianali che si muoverà dal cantiere operativo più vicino. Giunti alla zona di posa gli elementi saranno scaricati ai lati della sede, parallelamente al tracciato di progetto e in modo da non interferire con la sagoma limite del binario adiacente, quindi a distanza maggiore di quella di sicurezza.
- indossare i guanti di protezione contro le aggressioni meccaniche per la movimentazione e la posa dei chiusini in acciaio;
- lo scarico dei cunicoli/tubazioni/pozzetti e dei relativi chiusini espone gli addetti al rischio di strappi muscolari e lesioni dorso lombari provocate anche dalla scorretta movimentazione manuale dei carichi. Per prevenire tali situazioni di rischio si prescrive di effettuare la movimentazione manuale solo di elementi di piccole dimensioni (chiusini, ecc.) nel rispetto comunque dei limiti previsti dall'All. XXXIII del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Per elementi di peso e dimensioni maggiori la movimentazione sarà effettuata con l'ausilio della gru montata sul mezzo d'opera ferroviario, verificando preventivamente la portata e l'efficienza dell'attrezzatura. A tal proposito si rammenta che il peso dei cunicoli varia in funzione della tipologia (V317, V318, TT3134, TT3135 ecc.) e delle dimensioni (una gola, due gole, ecc.) da circa 87 kg/ml a 156 kg/ml e più. Considerando che ogni elemento di cunicolo ha lunghezza pari a 500 mm si prescrive l'obbligo di movimentare tali elementi con l'ausilio di attrezzature di supporto.
- verificare la portata delle funi, fasce e catene e controllare l'efficienza delle parti oleodinamiche di mezzi di sollevamento in relazione al peso del pozzetto da posare;
- lo scarico da mezzo d'opera ferroviario deve procedere previa verifica del rispetto della distanza dalla TE. Qualora l'utilizzo di gruette e mezzi di sollevamento non possa garantire i franchi di sicurezza, si dovrà richiedere la disalimentazione della TE. In caso di superamento della distanza di sicurezza prescritta dalla Tab. 1 - All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. o, nei casi in deroga dalla L.191/74, si dovrà operare in regime di toltensione, attuando la seguente procedura:
 - controllare di essere in possesso del modulo di toltensione controfirmato e verificare il tratto autorizzato ed i limiti di orario concessi;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	265

- restituire il modulo di toltensione completo di “nulla osta” per la riattivazione dell’alimentazione elettrica solo dopo aver verificato che tutti gli operai si siano messi a distanza di sicurezza dalle linee aeree con materiali e mezzi;
 - verificare la corretta applicazione dei dispositivi di corto circuito (fioretto) e dei segnali di arresto;
 - verificare la messa a terra delle parti metalliche di enti o segnali percorsi da tensione sulle quali si dovrà intervenire e controllare l’idoneità dei dispositivi di protezione elettrica a monte. Il dispositivo di corto circuito deve essere costituito da un conduttore di adatta sezione munito di terminali idonei per realizzare buoni contatti permanenti e va applicato collegando, prima ad una sicura presa di terra e poi sempre servendosi di apposito fioretto di materiale isolante, alle parti tensionabili stesse cui si deve accedere. Per togliere il dispositivo si deve procedere in ordine inverso.
- verificare che la squadra impegnata nelle attività sia dotata della cassetta di pronto soccorso, considerando la necessità di un intervento immediato in caso di infortunio.

Nelle stazioni/fermate dovranno essere osservate le seguenti disposizioni:

- le attività di realizzazione delle polifore al di sotto dei marciapiedi che richiedono la demolizione della pavimentazione, lo scavo ed il successivo rifacimento del piano di calpestio, devono tener conto del transito dei convogli e della presenza dei viaggiatori. Con riferimento alle modalità di occupazione delle aree, tutte le attività sui marciapiedi saranno eseguite per tratti, previa autorizzazione concessa dal DCCM/DM/DC/DCO;
- la realizzazione delle tubazioni in parallelo ai marciapiedi di stazione, saranno eseguite osservando le prescrizioni indicate nel §10.14 inerente alla possibile interferenza con i viaggiatori e da quanto definito nella Sezione Particolare - Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC;
- le aree di lavoro saranno segnalate con cartellonistica di avvertimento e recintate con elementi in rete metallica zincata, con maglia 50x50 mm ed altezza 2 m, ancorati a pali di sostegno dotati di ganci e attacchi per il collegamento continuo, posati su basamenti autoportanti in blocchetti di cls. La recinzione sarà posta a distanza superiore a quella minima dalla rotaia del binario più vicino e comunque almeno a due metri dal ciglio della banchina;
- i pozzetti aperti provvisoriamente sui marciapiedi dovranno essere delimitati con transenne modulari in tubolare di ferro zincato, dotate di ganci e attacchi per il collegamento continuo degli elementi senza vincoli di orientamento e identificati con cartellonistica di avvertimento del rischio di caduta nel vuoto.
- le attività in piazzale espongono gli addetti al rischio di incuneamento degli arti inferiori tra ago e contrago dei deviatori. I lavori saranno eseguiti sempre indossando scarpe a sfilamento rapido.

L’accesso alla linea da parte del personale avverrà normalmente via ferro, con mezzi d’opera ferroviari, per le attività in interruzione programmata, nel rigoroso rispetto delle prescrizioni ICMO. Per le attività diurne in stazione si utilizzeranno i sottopassi e, oltre il limite dei marciapiedi, gli itinerari di Stazione, previa richiesta dell’organizzazione della protezione cantiere di RFI.

Raggiunta l’area di lavoro non è consentito operare o spostarsi al di fuori dell’area assegnata che sarà identificata con segnali di avvertimento del rischio di treni in transito e di divieto assoluto di attraversare i binari.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	266

10.15.1.3 Posa cavi

La posa dei cavi, insieme alle attività di posa di nuove canalizzazioni ed enti, rappresenta una delle attività più significative per i lavori di attrezzaggio IS previsti in linea ed in Piazzale.

Le modalità di posa dei cavi si differenziano in relazione ai luoghi e alla tipologia di protezione e prevedono, a seconda dei casi, una procedura manuale oppure una procedura con l'uso del mezzo d'opera ferroviario, attrezzato con un argano per il sollevamento del cavo.

L'attività comprende:

- la posa dei cavi in cunicolo, canalette, tubazioni;
- l'esecuzione di tutte le muffole su qualsiasi tipo di cavo;
- la fornitura e la posa in opera dei cippi indicatori del tracciato dei cavi 1000V e della posizione delle muffole ove necessari;
- l'introduzione negli enti di piazzale e l'allacciamento agli stessi.

La procedura di svolgimento manuale dei cavi si attua, in aree ristrette quali, tratti curvilinei, tratti con spazio ridotto di manovra e nelle zone in corrispondenza dei marciapiedi; è prevista la presenza di più addetti per evitare uno sforzo eccessivo durante la trazione.

Per le zone di piazzale e di linea, il trasporto della bobina è effettuato con mezzo d'opera ferroviario munito di braccio idraulico. Una volta raggiunta l'area di lavoro, la bobina deve essere posizionata a terra a distanza di sicurezza dal binario, su basi ben livellate che assicurino uno svolgimento agevole ed in un'area abbastanza ampia da contenerne l'ingombro.

L'accesso alla linea da parte del personale avverrà normalmente via ferro, con mezzi d'opera ferroviari, per le attività in interruzione programmata, nel rigoroso rispetto delle prescrizioni ICMO. Per le attività diurne in stazione si utilizzeranno i sottopassi e, oltre il limite dei marciapiedi, gli itinerari di Stazione, previa richiesta dell'organizzazione della protezione cantiere a RFI.

Raggiunta l'area di lavoro non è consentito operare o spostarsi al di fuori dell'area assegnata che sarà identificata con segnali di avvertimento del rischio di treni in transito e di divieto assoluto di attraversare i binari.

La procedura di svolgimento delle bobine dei cavi richiede che i tempi di posa in opera dei cavi vengano programmati ed organizzati in accordo alle esigenze del traffico ferroviario ed in particolare alla presenza di altri mezzi su ferro operativi nella stessa zona, nonché alle interruzioni previste dal Piano delle soggezioni. Questa organizzazione è tassativa considerando che il vagoncino svolgibobina, al termine del turno di lavoro, deve essere ricoverato sul tronchino assegnato alle Imprese esecutrici.

Il personale a bordo (inclusi gli addetti alla scorta) deve essere sistemato all'interno di un compartimento dedicato. Sui mezzi d'opera ferroviari in movimento, privi di protezioni laterali, non è autorizzato lo stazionamento dei lavoratori. Tale prescrizione rimane invariata anche nella fase di sbobinatura, salvo che il mezzo non sia dotato di tutti gli accorgimenti tecnici previsti e certificati da RFI per la protezione anticaduta. In ogni caso gli addetti a bordo dispongono singolarmente di imbracature di sicurezza da ancorare a punto sicuro.

L'utilizzo del mezzo d'opera ferroviario è subordinato rigorosamente all'autorizzazione del DCCM/DM/DC/DCO.

L'approvvigionamento dei materiali d'opera sarà realizzato con i mezzi d'opera ferroviari che si muoveranno dal tronchino assegnato. Le operazioni di trasporto verranno eseguite in interruzione programmata, nel



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	267

rigoroso rispetto delle prescrizioni ICMO. L'immissione in linea avverrà previa verifica dell'effettivo transito del treno che delimita l'intervallo o l'interruzione concessa.

Il Capocantiere, prima di iniziare la fase di trasferimento del mezzo d'opera ferroviario, dal tronchino di ricovero all'area di lavoro, deve controllare che a bordo sia disponibile il kit di segnaletica, i fermi di sicurezza dei cancelli laterali di protezione anticaduta ed i cunei fermacarro nonché la cassetta di pronto soccorso, gli estintori (almeno 2), la barella pieghevole e ricetrasmittente.

I pozzetti aperti in Piazzale dovranno essere delimitati con parapetti in legno a doppio corrente e tavola fermapiede, di altezza 1,00 metro infissi nel ballast e identificati con cartellonistica di avvertimento del rischio di caduta nel vuoto.

Prima della fine del turno di lavoro il pozzetto deve essere richiuso.

I pozzetti aperti provvisoriamente sui marciapiedi dovranno essere delimitati con transenne modulari in tubolare di ferro zincato, dotate di ganci e attacchi per il collegamento continuo degli elementi senza vincoli di orientamento e identificati con cartellonistica di avvertimento del rischio di caduta nel vuoto. Il sollevamento dei chiusini deve avvenire con particolare cura avvalendosi di attrezzi manuali da sforzo, in grado di facilitare la movimentazione. Le Imprese esecutrici provvederanno a formare i propri addetti alla corretta movimentazione dei chiusini, evidenziando che i limiti massimi previsti dall'All. XXXIII del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. siano rispettati. Tutti gli addetti indosseranno guanti di protezione delle mani e tute in tyvek per prevenire il rischio biologico derivante dalla potenziale presenza di materiale infetto nei cunicoli.

Le attività in Piazzale espongono gli addetti al rischio di incuneamento degli arti inferiori tra ago e contrago dei deviatori. I lavori saranno eseguiti sempre indossando scarpe a sfilamento rapido ed indumenti ad alta visibilità.

L'accesso alla linea da parte del personale avverrà normalmente via ferro, con mezzi d'opera ferroviari, per le attività in interruzione programmata, nel rigoroso rispetto delle prescrizioni ICMO. Per le attività diurne in stazione si utilizzeranno i sottopassi e, oltre il limite dei marciapiedi, gli itinerari di Stazione, previa richiesta dell'organizzazione della protezione cantiere a RFI.

Raggiunta l'area di lavoro non è consentito operare o spostarsi al di fuori dell'area assegnata che sarà identificata con segnali di avvertimento del rischio di treni in transito e di divieto assoluto di attraversare i binari.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	268

11 RISCHI CONNESSI ALLA PRESENZA DI TRAFFICO VEICOLARE

Ai sensi dell'art. 161 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., con Decreto Interministeriale (DI) del 22/01/2019 viene modificato il regolamento per l'individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgano in presenza di traffico veicolare.

Secondo il DI, le fasi di installazione, di disinstallazione e di manutenzione della segnaletica di cantiere, costituiscono attività lavorative comportanti un rischio derivante dall'interferenza con il traffico veicolare. In particolare, la posa, la rimozione dei coni, dei delineatori flessibili e il tracciamento della segnaletica orizzontale associato costituiscono fasi di lavoro particolarmente delicate per la sicurezza degli operatori.

11.1 PRESCRIZIONI DI SICUREZZA GENERALI

Le operazioni di installazione, di integrazione e di rimozione della segnaletica, devono essere precedute e supportate da azioni di presegnalazione, come sbandieramento, pannelli a messaggio variabile, semafori, ecc.. In caso di condizioni ambientali particolari, come ad esempio in caso di nebbia o neve, non è consentito effettuare operazioni che comportino l'esposizione al traffico di operatori e di veicoli nonché l'installazione di cantieri stradali e relativa segnaletica di preavviso e di delimitazione. Nei casi in cui le condizioni negative dovessero sopraggiungere successivamente all'inizio delle attività, queste sono immediatamente sospese con conseguente rimozione di ogni e qualsiasi sbarramento di cantiere e della relativa segnaletica (sempre che lo smantellamento del cantiere e la rimozione della segnaletica non costituiscano un pericolo più grave per i lavoratori e l'utenza stradale). La gestione operativa degli interventi deve essere svolta da un preposto dotato di idonea formazione (Allegato 2 del Decreto Interministeriale sopra citato) utilizzando i mezzi di comunicazione in dotazione (come, ad esempio, apparecchi ricetrasmittenti). Le manovre di accesso ed uscita dai cantieri situati lungo le tratte stradali sono consentite solo per effettive esigenze di servizio, al personale autorizzato e previa adozione delle cautele necessarie alla sicurezza propria e del traffico veicolare. Per gli interventi su strade di categoria A, B, C, e D, il decreto prevede, obbligatoriamente, l'uso di indumenti ad alta visibilità in classe 3.

11.2 SEGNALAZIONE E DELIMITAZIONE DI CANTIERI FISSI

Un cantiere è detto fisso se non subisce spostamento durante almeno una mezza giornata. Ogni cantiere deve essere preventivamente autorizzato e l'inizio delle attività di installazione deve essere opportunamente comunicato ai centri di controllo competenti per il territorio ove presenti nell'organizzazione del gestore. Per gli schemi segnaletici da adottare per il segnalamento temporaneo, si fa riferimento al DM 10/07/2002 CdS a cui l'Affidataria dovrà fare riferimento. Il segnalamento comporta una segnaletica di avvicinamento, una segnaletica di posizione, una segnaletica di fine prescrizione. Tutte le fasi di messa in opera del cantiere devono essere adeguate alla tipologia di schema segnaletico e alla sezione stradale. La segnaletica di preavviso su svincoli e intersezione interferenti con le aree di cantiere deve essere installata prima della corrispondente segnaletica sull'asse principale.

L'installazione dell'idonea segnaletica prevede le seguenti fasi:

- prelevamento della segnaletica dall'autoveicolo: i segnali devono essere prelevati uno alla volta dal lato non esposto al traffico dell'autoveicolo, ovvero dal retro, senza invadere le corsie di marcia;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	269

- trasporto manuale della segnaletica: i cartelli devono essere movimentati uno per volta, afferrati con entrambe le mani guardando costantemente il traffico sopraggiungente e mostrando al traffico il lato con pellicola rifrangente. In caso di trasporto di cartelli di grandi dimensioni, l'attività deve essere svolta da due operatori;
- installazione della segnaletica: I segnali vengono messi in opera nell'ordine in cui gli utenti della strada li incontrano: prima la segnaletica di avvicinamento, poi quella di posizione e infine quella di fine prescrizione, assicurandosi durante la posa che ogni cartello sia perfettamente visibile. La segnaletica è posata in modo da non intralciare la traiettoria dei veicoli sopraggiungenti. La segnaletica su cavalletto deve essere adeguatamente zavorrata. Lo sbarramento obliquo del cantiere (testata) deve essere preventivamente localizzato con precisione e posizionato in corrispondenza di tratti di strada rettilinei e comunque in punti ove ne sia consentito l'agevole avvistamento a distanza da parte degli utenti. L'installazione dei coni o delineatori flessibili avviene successivamente alla messa in opera della segnaletica di avvicinamento e della testata di chiusura corsia, quindi in un'area già interdetta al transito dei veicoli (area di cantiere);
- rimozione della segnaletica per fine lavori: la segnaletica temporanea deve essere rimossa o oscurata non appena cessate le cause che hanno reso necessario il collocamento. La rimozione avviene, in genere, nell'ordine inverso delle operazioni della posa in opera.

11.3 SEGNALAZIONE E DELIMITAZIONE DEI CANTIERI MOBILI

Si definisce cantiere mobile, un cantiere caratterizzato da una progressione continua ad una velocità che può variare da poche centinaia di metri al giorno a qualche chilometro all'ora.

Prima della messa in opera di un cantiere mobile vanno prese in considerazione:

- le aree di stazionamento in sicurezza dei segnali mobili di preavviso (quali, ad esempio, corsie di emergenza, banchine, piazzole di sosta, aree zebra, corsie di accelerazione e di decelerazione, aree equivalenti, ecc.);
- le aree di sosta in cui compiere le operazioni di configurazione della segnaletica, gli eventuali approvvigionamenti e la rimozione della segnaletica del cantiere temporaneo a fine giornata o al termine dei lavori;
- l'area d'inizio e di termine attività.

I principi di segnalamento sono gli stessi dei cantieri fissi e i sistemi si differenziano a seconda della tipologia di strada, delle corsie di marcia interessate e della tipologia di intervento. Nelle fasi non operative i segnali devono essere posti in posizione ripiegata e con dispositivi luminosi spenti. Durante l'esecuzione delle manovre di messa in opera e di rimozione della segnaletica mobile, è necessario organizzare gli spostamenti dei veicoli nei momenti di assenza temporanea di traffico e comunque dando sempre la precedenza al traffico sopraggiungente. Inoltre, i segnali di preavviso non devono stazionare su aree di larghezza insufficiente a contenere l'ingombro del mezzo.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	270

12 RISCHI PARTICOLARI DI CUI ALL'ALLEGATO XI DEL D. LGS. 81/2008

Alcune tipologie di lavoro possono portare rischi per la salute e la sicurezza del lavoratore considerati particolari sono descritti nel D. Lgs.81/2008, Allegato XI e riguardano:

- Lavori che espongono i lavoratori a rischi di seppellimento o di sprofondamento a profondità superiore a 1,5 m o di caduta dall'alto da altezza superiore a 2 m, se particolarmente aggravati dalla natura dell'attività o dei procedimenti attuati oppure dalle condizioni ambientali del posto di lavoro o dell'opera: si veda §3 del presente elaborato.
- Lavori che espongono i lavoratori a sostanze chimiche o biologiche che presentano rischi particolari per la sicurezza e la salute dei lavoratori oppure comportano un'esigenza legale di sorveglianza sanitaria: si veda §9 del presente elaborato.
- Lavori con radiazioni ionizzanti che esigono la designazione di zone controllate o sorvegliate, quali definite dalla normativa di protezione dei lavoratori dalle radiazioni ionizzanti.
- Lavori in prossimità di linee elettriche aeree a conduttori nudi in tensione: si veda §9 del presente elaborato.
- Lavori che espongono ad un rischio di annegamento: si veda §9 del presente elaborato
- Lavori in pozzi, sterri sotterranei e gallerie: si veda §3 del presente elaborato.
- Lavori subacquei con respiratori.
- Lavori in cassoni ad aria compressa.
- Lavori di montaggio o smontaggio di elementi prefabbricati pesanti: si veda §3 del presente elaborato.

Per i rischi non affrontati nella Sezione Generale, si rimanda all'eventuale trattazione specifica contenuta nella Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza, parte integrante del presente PSC.

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	271

13 RISCHI DERIVANTI DALLA PRESENZA DEL CANTIERE

In aggiunta ai rischi propri della fase lavorativa, cui sono esposti gli addetti ai lavori durante la realizzazione delle opere, lo svolgimento dei lavori induce i seguenti rischi nei raffronti dell'ambiente esterno:

- rischi che l'ambiente esterno trasmette nei confronti del cantiere;
- rischi che il cantiere trasmette verso l'ambiente esterno.

In questo capitolo, sulla scorta della documentazione progettuale e dei sopralluoghi all'occorrenza effettuati, verranno fornite le informazioni e le considerazioni in merito.

13.1 RISCHI IMPORTATI

Premesso che il cantiere si articola su più di 24,9 km, di questi in un tratto insiste sulla ferrovia esistente in territori antropizzati a carattere prevalentemente industriale, una parte in aperta campagna, una parte in galleria, una nuovamente in aperta campagna ed un ultimo tratto che insiste anch'esso sulla ferrovia esistente.

I rischi importati sono quindi riconducibili a:

- ambiente ferroviario
- ambiente urbano sub-urbano
- aree industriali
- viabilità pubblica
- linee di servizi interrati di varia natura
- linee di servizi aerei di varia natura
- presenza di falde e corsi d'acqua
- amianto

Per quanto concerne le attività in ambiente ferroviario c'è da sottolineare che trattasi di sole attività di innesto sulla linea ferroviaria esistente, per il resto trattasi di linea ferroviaria nuova.

13.2 RISCHI ESPORTATI

- cantieri ferroviari su linee in esercizio
- presenza di cantieri sulla viabilità pubblica esistente
- aumento di traffico soprattutto pesante indotto sulle strade limitrofe ai cantieri
- attività in alveo
- produzione di agenti inquinanti derivante dalle attività di cantiere (rumore, polveri, fumi, scarichi, ecc.);



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	272

Presenza di traffico veicolare esterno

Il progetto comporta alcune interferenze fra le opere previste e le viabilità esistenti. Pertanto, si rende necessario prevedere delle nuove viabilità atte a risolvere tali interferenze. Nelle tavole progettuali sono elencate e progettate tutte le principali interferenze previste.

Rischio derivante dalla presenza di amianto

Possibile presenza di amianto nei manufatti oggetto di demolizione e nel ballast ferroviario da rimuovere, al momento della stesura del presente documento ancora tale presenza non risulta accertata, tuttavia il documento contiene le indicazioni minime necessarie a cui l’Affidataria e le imprese esecutrici dovranno attenersi nel caso la presenza sia accertata nel corso delle attività di caratterizzazione previste nel PSC delle ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE, che rientrano nell’appalto in oggetto.

Traffico indotto

Relativamente all’aumento di traffico dovuto dalla presenza dei mezzi, soprattutto pesanti, diretti e provenienti dal cantiere, le misure di sicurezza adottate riguardano principalmente:

- la realizzazione di nuovi accessi di cantiere
- la realizzazione di campi base e delle aree di deposito al cui interno è possibile ricoverare i mezzi
- la realizzazione di piste di cantiere dedicate

L’impatto sulla viabilità verrà inoltre contenuto attraverso un’attenta programmazione dei trasporti, privilegiando sempre l’uso delle piste di cantiere.

Verranno inoltre attuati programmi di pulizia e manutenzione della viabilità interferita in accordo con gli enti gestori.

Linee di servizi

Il progetto prevede la risoluzione delle linee di servizio interferite, secondo le specifiche concordate con il GI e gli enti titolari. Le linee di servizio interferite di cui non si prevede la risoluzione verranno protette al fine di non creare disservizi ed incidenti.

Produzione di agenti inquinanti derivante dalle attività di cantiere

La produzione di agenti inquinanti prodotti nel corso delle attività di cantiere verrà contenuta attraverso procedure quali: bagnatura delle piste, scelta di mezzi ed attrezzature con basse emissioni di rumore, programmazione delle attività compatibili alla presenza di abitazioni ed altre attività antropiche, raccolta e trattamento delle acque reflue.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	273

Tali rischi saranno analizzati nella Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza del presente PSC in relazione alle aree di lavoro e alle lavorazioni che si prevede di eseguire per lo specifico progetto e del contesto territoriale nel quale si prevede di agire.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	274

14 RISCHI DERIVANTI DALL'USO COMUNE DI APPRESTAMENTI, ATTREZZATURE, INFRASTRUTTURE, MEZZI E SERVIZI DI PROTEZIONE COLLETTIVA

In riferimento al possibile utilizzo in comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva, si evidenzia l'onere da parte dell'Appaltatore di redigere un'opportuna procedura in cui saranno, indicativamente, definiti i seguenti elementi:

- individuazione dei responsabili del montaggio e della manutenzione;
- individuazione del personale autorizzato all'uso;
- attività informativa sui rischi connessi all'utilizzo attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva;
- individuazione di un preposto che sottoscriva la presa in consegna dell'attrezzatura e l'idoneità della stessa ad inizio e fine utilizzazione;
- tempestiva segnalazione scritta al responsabile, di eventuali anomalie riscontrate e verifica da parte di quest'ultimo dell'avvenuta predisposizione delle misure tecnico-organizzative atte a ripristinare le condizioni di normalità prima di poter riutilizzare le attrezzature.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	275

15 PROGRAMMAZIONE E COORDINAMENTO

In riferimento alle interferenze tra le lavorazioni, saranno individuate, prima dell'inizio effettivo delle lavorazioni, le prescrizioni operative per lo sfasamento spaziale o temporale di quelle interferenti e le modalità di verifica del rispetto di tali prescrizioni; nel caso in cui permanessero i rischi derivanti dalle stesse, saranno indicati le misure preventive e protettive, ed i dispositivi di protezione individuale, atti a ridurre gli stessi.

Le misure di coordinamento relative all'uso comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva, sono definite come al §14.

Il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione procederà successivamente alla verifica dell'applicazione da parte delle Imprese delle disposizioni loro pertinenti.

Le azioni di coordinamento che il CSE attuerà, infatti, sono da considerarsi come sviluppo operativo di quanto prescritto dall'Allegato XV del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e rappresentano capisaldi per l'organizzazione della cooperazione fra tutte le imprese presenti in cantiere.

Il programma esecutivo dei lavori rappresenterà per il Coordinatore una condizione conoscitiva di progetto che nel corso dell'evoluzione dei lavori potrà subire modifiche anche importanti in base al programma operativo che dovrà essere prodotto periodicamente dall'Appaltatore. Tale programma dovrà essere presentato ed aggiornato in base all'effettivo avanzamento dei lavori. Inoltre, con cadenza settimanale dovrà essere prodotto il programma di dettaglio per i lavori previsti nella settimana successiva. Il CSE verificherà la programmazione, in sinergia con la Direzione Lavori e con il Direttore di Cantiere per valutare le ricadute sulla sicurezza. Nelle previste riunioni di coordinamento con tutte le Imprese presenti, esaminerà le azioni che il Datore di Lavoro metterà in atto per evitare rischi di interferenza fra le diverse squadre in una stessa area e fornirà eventuali prescrizioni al riguardo.

Nel corso di queste riunioni il Coordinatore verificherà anche l'applicazione del PSC rispetto all'andamento dei lavori, adeguandolo, quando lo ritenga necessario e richiedendo conseguente modifica del Piano Operativo della Sicurezza dell'Impresa interessata.

Le determinazioni assunte nelle riunioni di coordinamento saranno verbalizzate utilizzando il Modello di cui alla Procedura Italferr PPA.0003792 "L'applicazione Testo Unico della sicurezza ai sensi del D.Lgs 81/2008 e s.m.i. - processi di progettazione e sicurezza cantieri" ". Questi Verbali costituiranno parte integrante del PSC e dovranno essere ad esso allegati e mantenuti a disposizione degli Organi di Vigilanza.

Queste modalità non sono conclusive degli interventi che la Legge assegna al CSE che potrà adottare altre azioni di programmazione e di coordinamento, ad esempio Ordini di Servizio puntuali a fronte di interferenze rilevabili durante le visite in cantiere.

L'azione di coordinamento risulterà tanto più incisiva quanto maggiormente si svilupperà fra le Imprese esecutrici la coscienza, attraverso la formazione incessante degli addetti sui rischi derivanti da attività diverse svolte in una stessa area, anche in tempi non necessariamente coincidenti. Questa azione di efficacia dovrà trovare riscontro in un aggiornamento, secondo la necessità dei lavori, del Piano Operativo di Sicurezza da parte di ciascuna Impresa esecutrice.

Inoltre, l'Appaltatore promuoverà nei confronti delle Imprese da essa direttamente dipendenti, la cooperazione ed il coordinamento per quanto riguarda le attività di propria competenza. L'Impresa Appaltatrice trasmetterà al CSE i Verbali delle riunioni periodiche effettuate con le proprie Imprese esecutrici, con le Ditte fornitrici di materiali ed attrezzature e con i lavoratori autonomi incaricati di svolgere



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	276

attività operative. Le proposte di coordinamento interno fra l'Appaltatore e le Imprese esecutrici, per rendere operative le disposizioni del CSE, saranno parte integrante di un'azione di prevenzione e di protezione che deve essere documentata nel Piano Operativo di Sicurezza dell'Impresa (POS).

Per l'analisi delle effettive interferenze, si faccia riferimento alla Sezione Particolare – Analisi dei rischi e misure di sicurezza del presente PSC.

15.1 PROCEDURE E VERBALI

A seguito della consegna lavori, vengono avviate una serie di essenziali procedure, in accordo con il Gestore dell'infrastruttura, finalizzate a regolarizzare le fasi di realizzazione dei lavori e di tutte le attività.

- Redazione del Verbale di 1° Livello

Trattasi di un primo Verbale nel quale si descrive oltre all'oggetto dei lavori, una chiara evidenza a carattere generale di tutte le attività contrattuali da svolgere. Il Verbale viene redatto tra i rappresentanti delle competenti strutture di Programmazione/Circolazione/DTP di RFI e le competenti strutture di Italferr (PM e DL). La validità del Verbale è fissata alla data di completamento delle attività, coincidente in genere con una prima attivazione, con il comune accordo d'indire una nuova riunione per un necessario rinnovo in termini temporali.

- Redazione del Verbale di 2° Livello

Trattasi di un Verbale che dettaglia le attività da svolgere particolareggiando le fasi operative e le relative competenze di tutte le strutture interessate RFI/Italferr/Appaltatore. Nel Verbale vengono chiaramente introdotte tutte le procedure inerenti anche alla sicurezza. Vengono indicati i relativi responsabili, le società in subappalto e le maestranze con i recapiti telefonici. Il Verbale viene redatto tra i rappresentanti delle competenti strutture di Programmazione / Circolazione / DTP di RFI e le competenti strutture di Italferr - DL. La validità del Verbale è fissata ad una data concordata sulla base del programma lavori, con il comune accordo d'indire una nuova riunione per un necessario rinnovo in termini temporali con relativo aggiornamento delle attività.

- Trasmissione dei Programmi Lavori

Il documento viene redatto dall'appaltatore (in genere ogni settimana) in accordo con la DL Italferr che ne cura la successiva trasmissione/info alle competenti strutture di RFI.

- Redazione dei Verbali di Briefing

Di esclusiva competenza delle competenti strutture di RFI/DTP finalizzato ad informare le risorse identificate come agenti per l'assistenza alle attività indicate nei programmi lavori.

- Redazione dei Verbali di Coordinamento

Trattasi di Verbali redatti sulla base dei Programmi Lavori e Briefing (in genere ogni settimana) nei quali si dettano le attività da svolgere, la movimentazione Mdo, e le fasi operative con particolare riguardo alle procedure per la sicurezza. Il Verbale viene redatto tra i rappresentanti delle competenti strutture di RFI/DTP e le competenti strutture di Italferr DL/CSE.

Contestualmente ed in linea con le attività operative da svolgere, nel caso di cantieri contemporanei, i CSE di tutti gli appalti in corso (RFI ed Italferr) si riuniscono per redigere il Verbale di coordinamento per la sicurezza.

Contestualmente ed in linea con le attività operative da svolgere, nel caso di imprese impegnate contemporaneamente, le figure identificate per la sicurezza delle imprese si riuniscono per redigere un



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	277

Verbale di coordinamento e successivamente trasmetterlo alla DL/CSE Italferr.

15.2 INFORMAZIONE E COORDINAMENTO

L'obbligo di informazione fra gli attori impegnati nella realizzazione di varie opere nello stesso contesto territoriale, costituisce fase fondamentale del presente PSC.

Fattore determinante dell'attività di coordinamento propria dell'Appaltatore è il flusso delle informazioni che deve essere garantito dall'inizio alla fine dei lavori. Il puntuale scambio delle informazioni deve permettere di aggiornare i provvedimenti di prevenzione e protezione che si rendono ulteriormente necessari a causa delle modifiche intervenute in corso d'opera e di aggiornare la valutazione dei rischi con le relative misure di sicurezza.

Lo scambio di informazioni sulle attività di ogni soggetto coinvolto nelle lavorazioni (Programma dei Lavori, natura dei lavori, vincoli particolari, rischi esportati, ecc.) costituisce un fattore essenziale della gestione dei rischi legati alla presenza di più imprese.

Allo scopo di favorire l'informazione saranno convocate dal Responsabile dell'Appaltatore per la sicurezza in cantiere (Direttore Tecnico), riunioni periodiche fra le varie squadre, in particolare ogni volta che in cantiere si trovino ad operare nuovi soggetti. Le procedure concordate in queste riunioni saranno verbalizzate e comunicate ai lavoratori a mezzo del loro Responsabile per la sicurezza e con avvisi affissi in cantiere. Tali decisioni saranno prese alla unanimità da tutte le Imprese coinvolte nell'esecuzione dei lavori e le procedure concordate saranno comunicate al CSE.

Le procedure dovranno comprendere, tra le altre:

- la modalità di uso di attrezzature ed impianti dell'Appaltatore;
- l'informazione sui rischi connessi all'utilizzo dei quadri elettrici di cantiere e prescrizioni per l'uso;
- le procedure sull'utilizzo dei percorsi e sentieri disponibili;
- l'identificazione delle aree operative assegnate a ciascuna squadra e le indicazioni sulle modalità di accesso a queste aree;
- l'obbligo di ciascun addetto di segnalare tempestivamente al Responsabile dell'Appaltatore per la sicurezza in cantiere ogni anomalia riscontrata sul funzionamento di macchine ed attrezzature e di accertarsi dell'avvenuta predisposizione delle misure tecnico-organizzative atte a ripristinare le condizioni di normalità delle macchine ed attrezzature prima di poterle riutilizzare.

Nell'ambito dell'area costruttiva lo scambio di informazioni si deve articolare secondo le direttive di seguito riportate.

15.2.1 Informazione tra le imprese

L'impresa esecutrice coordina le differenti attività dei suoi subappaltatori informandoli delle misure prese per la prevenzione dei rischi e che possono essere messe in comune tra le diverse imprese intervenenti.

15.2.2 Informazione del personale delle imprese

Ogni responsabile di impresa prima di far accedere i propri lavoratori, anche temporanei o interinali, in cantiere deve trasmettere loro le disposizioni di sicurezza da osservare, fornendone la oggettiva evidenza (ad esempio tramite verbali di riunione) al CSE.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	278

Il personale addetto alle varie lavorazioni deve essere autorizzato a lavorare e/o circolare nell'area costruttiva e deve essere in possesso del cartellino di identificazione.

15.2.3 Informazione dei fornitori e/o visitatori

Ogni impresa deve farsi carico di accogliere i fornitori e/o visitatori in occasione del loro arrivo sul cantiere. L'accesso all'area costruttiva di fornitori e/o visitatori avviene esclusivamente previa autorizzazione e rilascio del cartellino di identificazione.

15.2.4 Informazione della Direzione Lavori

La Direzione Lavori deve essere informata, da parte della Direzione di Cantiere, delle diverse fasi di lavoro, di ogni vincolo o costrizione tecnica che potrebbe avere impatto sull'andamento dei lavori e sulla sicurezza.

15.2.5 Informazione dei Rappresentati per la Sicurezza

Prima dell'accettazione del PSC e delle modifiche significative apportate allo stesso, il datore di lavoro di ciascuna impresa esecutrice consulta il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza e gli fornisce eventuali chiarimenti sul contenuto del piano. Il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza ha facoltà di formulare proposte al riguardo.

15.2.6 Informazione dei lavoratori

Ogni Impresa esecutrice, tramite il proprio Direttore di Cantiere assieme al Medico Competente ed al RSPP, è tenuta ad informare i lavoratori, prima dell'inizio delle attività in cantiere, dei rischi esistenti nelle aree di lavoro, basandosi sulla "Mappa dei rischi specifici" messa a disposizione da parte del Committente RFI e analizzata preventivamente nel PSC, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 26 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.

Nell'espone i contenuti del PSC, si farà riferimento a:

- obblighi dei lavoratori nell'adozione dei dispositivi di protezione individuale;
- evidenza dei rischi di maggior livello di attenzione;
- organizzazione del cantiere, con riferimento alle aree di movimentazione materiali e mezzi e alle strutture di servizio, nonché la individuazione delle aree di lavoro ad accesso limitato ad alcune categorie di lavoratori;
- Piano di Emergenza, obbligatorio per l'Impresa Affidataria ai sensi degli articoli 43 e segg. del D. Lgs. 81/08 e s.m.i.;
- procedure informative nel corso dei lavori.

15.2.7 Modifiche dell'assetto organizzativo di cantiere

L'Impresa Affidataria deve comunicare tempestivamente al Direttore Lavori ed al Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE) i cambiamenti che si dovessero verificare in corso d'opera, quali ad esempio:

- modifica del nominativo del Direttore di Cantiere e del preposto per sicurezza;
- modifica del nominativo del Capo Cantiere o nomina in corso d'opera del Capo Cantiere;
- proposta di affidamento di lavori in subappalto, verificando e trasmettendo al CSE i relativi Piani Operativi di Sicurezza per verifica di idoneità;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	279

- sostituzione dei Responsabili in Cantiere delle Imprese esecutrici e delle subappaltatrici già autorizzate;
- presenza di nuovi lavoratori dipendenti delle Imprese esecutrici.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	280

16 GESTIONE DELLE EMERGENZE, PRIMO SOCCORSO E ANTINCENDIO

Nell'ambito delle misure generali di tutela, di cui all'art. 15 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., alla lettera u) del citato articolo sono annoverate "le misure di emergenza da attuare in caso di primo soccorso, di lotta antincendio, di evacuazione dei lavoratori e di pericolo grave e immediato".

Nel presente capitolo vengono fornite, in via del tutto generale, alcune indicazioni da fornire all'Impresa per la gestione delle emergenze e per la redazione del Piano di emergenza. L'Impresa Appaltatrice dovrà coordinare i Piani di emergenza delle Imprese subappaltatrici.

Tutte le attività relative alla gestione delle situazioni d'emergenza sul cantiere (e i relativi oneri) sono a carico dell'Appaltatore, che organizza a tale fine un servizio specificamente dedicato (Titolo I, Sezione VI del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.). Nel caso di RTI, tale compito sarà svolto dalla Capogruppo.

Per la redazione del proprio Piano di Emergenza l'Appaltatore dovrà richiedere al GI gli eventuali Piani di Emergenza vigenti per le aree in cui si opera. Dovranno inoltre essere prese in considerazione le indicazioni di ogni Piano di Emergenza di livello superiore (Protezione Civile, Enti, Regioni, Comuni, ecc.) eventualmente vigente.

16.1 PREMESSA

In tema di primo soccorso, la normativa a cui fare riferimento, oltre al D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., è quella riconducibile al DM 388/2003 e alle numerose note e linee guida. L'Appaltatore è tenuto al rispetto delle norme cogenti in materia e potrà valutare l'opportunità di applicare o meno le prescrizioni contenute nelle buone prassi. Laddove applicabile, si faccia riferimento anche al Decreto Interministeriale 24 gennaio 2011, n. 19 "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".

In generale, il datore di lavoro dell'impresa, in considerazione dell'attività svolta e della dimensione dell'azienda o unità produttiva, sentito il medico competente, è tenuto ad istituire i necessari presidi sanitari e le attrezzature minime di equipaggiamento e protezione individuale, a designare gli addetti al primo soccorso e a stabilire i necessari rapporti con i servizi esterni, anche per il trasporto di lavoratori infortunati.

In tema di presidi antincendio, la normativa a cui fare riferimento, oltre al D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., è quella riconducibile al DPR 151/2011 e il DM 10/3/1998, oltre che alle numerose note e linee guida. L'Appaltatore è tenuto al rispetto delle norme cogenti in materia e potrà valutare l'opportunità di applicare o meno le prescrizioni contenute nelle buone prassi.

In cantiere, la gestione dell'emergenza è in carico all'Appaltatore: in questo modo è garantita la presenza di un sistema per la gestione delle emergenze in ogni momento, anche coloro che ne sarebbero sprovvisti, come i lavoratori autonomi e i fornitori, e un maggiore coordinamento tra i soggetti presenti in cantiere.

16.2 PIANO DI EMERGENZA

Il Piano di emergenza dell'Impresa dovrà porsi l'obiettivo di indicare le misure da attuare in caso di pericoli gravi ed immediati.

Il D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. attribuisce al datore di lavoro i seguenti compiti relativi alla gestione delle



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	281

emergenze, che dovranno essere definiti in tale piano:

- organizzare i necessari rapporti con i servizi pubblici competenti in materia di pronto soccorso, salvataggio, operazioni antincendio, gestione dell'emergenza in senso lato;
- designare dei lavoratori incaricati di attuare le misure di pronto soccorso, salvataggio, prevenzione incendi, interventi antincendio, gestione dell'emergenza (art. 4, comma 5 ed art. 6 del DM 10 marzo 1998);
- informare i lavoratori che possono essere esposti ad un pericolo grave ed immediato circa le misure predisposte ed i comportamenti da adottare;
- programmare gli interventi, prendere provvedimenti e dare istruzioni affinché i lavoratori possano, in caso di pericolo grave ed immediato, cessare la loro attività e mettersi al sicuro, abbandonando il posto di lavoro;
- prevedere i provvedimenti necessari affinché qualsiasi lavoratore, in caso di pericolo grave ed immediato per la propria sicurezza ovvero per quella di altre persone, e nell'impossibilità di contattare il proprio superiore gerarchico, possa prendere le misure adeguate a evitare le conseguenze di tale pericolo, tenendo conto delle sue conoscenze e dei mezzi tecnici disponibili;
- designare preventivamente i lavoratori incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio, salvataggio, primo soccorso e gestione delle emergenze in genere;
- garantire la presenza di mezzi di estinzione idonei alla classe di incendio ed al livello di rischio presenti sul luogo di lavoro;
- elaborare e consegnare a chiunque acceda in cantiere un opuscolo o pieghevole in cui sia riportata in sintesi la procedura di emergenza, i numeri telefonici utili da contattare in caso di emergenza e la mappa accessi fi cantiere.

Nei cantieri ove operino contemporaneamente più imprese è quindi opportuno organizzare e disporre un sistema di gestione delle emergenze concordato con gli enti di soccorso 118 e 115.

In tutti i casi, è comunque doveroso organizzare i necessari rapporti con i servizi pubblici competenti in materia di pronto soccorso, salvataggio, lotta antincendio e gestione delle emergenze, anche segnalando preventivamente la localizzazione del cantiere in modo che risulti agevole e tempestivo l'intervento dei soccorsi in caso di necessità.

Gli articoli dal 43 al 46 del D. Lgs. 81/2008 definiscono le modalità di gestione delle emergenze sia da parte del datore di lavoro sia da parte dei lavoratori, tanto per quanto riguarda il primo soccorso quanto per la prevenzione incendi e la gestione delle emergenze in genere.

Tutte le attività relative alla gestione delle situazioni d'emergenza sul cantiere sono a carico dell'Appaltatore, che organizza a tale fine un servizio specificamente dedicato (Titolo I, Sezione VI del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.). Nel caso di RTI, tale compito sarà svolto dalla Capogruppo.

In dettaglio, il Piano di emergenza avrà come principali obiettivi di:

- individuare tutte le emergenze che possono coinvolgere l'attività, la vita e la funzionalità del cantiere;
- definire esattamente i compiti di ognuno durante la fase di emergenza;
- prevenire e limitare rischi per le persone;
- organizzare contromisure tecniche per ogni tipo di emergenza;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	282

- coordinare gli interventi;
- evitare che l'attivazione del piano di emergenza, a causa di un evento, possa provocare ulteriori emergenze di altro tipo;
- portare soccorso al personale coinvolto in un incidente;
- coordinare l'intervento interno con quelli degli enti di soccorso esterni;
- registrare tutti i casi di incidenti avvenuti durante la vita del cantiere;
- stabilire tutte le operazioni di ripristino delle attività al termine di una emergenza.

Il documento del Piano dovrà essere comprensibile a tutti gli addetti (particolare riguardo va posta alla presenza di personale straniero) e immediatamente applicabile alle situazioni di pericolo.

16.2.1 Prerequisiti tecnico formativi all'attuazione del Piano di emergenza

Per la stesura del Piano di emergenza è necessario verificare ed eventualmente sviluppare i seguenti argomenti:

16.2.1.1.1 Formazione e informazione del personale

Al personale di cantiere dovranno essere impartiti due diversi tipi di corsi di formazione sulle problematiche dell'emergenza:

- un corso, di tipo informativo generale, dovrà essere indirizzato a tutto il personale;
- un corso più approfondito dovrà essere svolto per gli addetti all'emergenza.

I corsi dovranno essere ripetuti periodicamente per tenere aggiornato il personale.

16.2.1.1.2 Informazioni per chi accede al cantiere

All'interno di ogni cantiere in luoghi centrali e facilmente consultabili, dovranno esistere appositi cartelli con le indicazioni sul comportamento da tenere in caso di emergenza che riguardano:

- le misure di protezione da adottare in caso di emergenza;
- i comportamenti da tenere in caso di emergenza.

16.2.1.1.3 Percorsi di emergenza

Tutti i percorsi di emergenza che conducono in luoghi sicuri statici o dinamici dovranno essere adeguatamente segnalati ed illuminati (se necessario) con impianto elettrico normale e di sicurezza. Detti percorsi dovranno essere tenuti sgombri da materiale.

16.2.1.1.4 Mezzi e attrezzature d'intervento

Debbono essere installati, a seconda delle necessità, mezzi ed attrezzature, opportunamente segnalati e distribuiti, in particolare:

- mezzi di estinzione portatili costituiti da estintori idonei per l'ambiente da proteggere (polvere chimica, anidride carbonica, gas);
- idranti e/o naspi antincendio in grado di operare su tutta la superficie da proteggere;
- impianti di spegnimento automatico idrici (sprinkler) a gas e a CO₂, installati in ambienti particolari (depositi di bombole, depositi di combustibili, ecc.);



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	283

- attrezzature ausiliarie di soccorso necessarie per l'intervento (asce, pale, corde, ecc.);
- mezzi di protezione individuali (guanti, otoprotettori, maschere, cappucci, coperte).
- attrezzature a disposizione per segnalare e gestire l'allarme: impianto di diffusione sonoro, telefono, telefoni portatili, cercapersone, ecc..

Dovrà esistere un'adeguata scorta di attrezzature e mezzi d'estinzione e di intervento da utilizzare in caso di incendio, situata in area facilmente accessibile e segnalata. Sarebbe opportuno che il sistema di allarme sia strutturato in modo tale da fornire la possibilità di comunicazioni distinte per aree a rischio diverso e per rischi diversi.

16.2.2 Contenuti del Piano

Si fornisce nel seguito una traccia per i contenuti del Piano.

16.2.2.1 Informazioni generali

- a) informazioni sul sito e sull'ambiente;
- b) informazioni generali sul luogo e sull'attività;
- c) informazioni su tutte le vie di accesso interne ed esterne con dettaglio sulla viabilità, larghezza, ecc.;
- d) generalità sugli apprestamenti logistici e sulle aree di intervento, zone uffici, magazzini o depositi, impianti ecc.;
- e) zone a rischio particolare;
- f) quantità e qualità dei materiali pericolosi presenti;
- g) notizie su addestramenti di evacuazione e antincendio e dotazioni in materiale e macchine.

16.2.2.2 Identificazione delle possibili emergenze

In questa sezione saranno indicate in dettaglio tutte le possibili emergenze rilevanti che potranno richiedere l'applicazione del piano di emergenza.

Dovranno essere valutate le modalità di intervento per il soccorso del personale nelle aree di più difficile accesso (scavi a cielo aperto, gallerie, ecc.) in relazione all'evolversi delle lavorazioni.

I rischi saranno collegati con le aree dove essi possono originarsi e quelle dove possono propagarsi.

16.2.2.3 Emergenza per rischio incendio, allagamento, sostanza tossico/nociva

Tra le cause di emergenza individuate dovrà essere posta particolare attenzione ad incendi, allagamenti e spandimento di sostanze tossiche e/o nocive generalmente possibili in ogni tipo di cantiere; in ogni caso dovranno essere previste le modalità di comunicazione e collaborazione con gli enti di soccorso esterni sia per ciò che riguarda i rischi trasmessi dal cantiere all'esterno sia viceversa ad esempio nel caso di eventi pluviali particolari dovrà essere possibile conoscere in anticipo le possibilità di esondazione e quindi di allagamento delle aree di cantiere.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	284

16.2.2.4 Misure preventive

Dovranno essere descritte le misure esistenti in ciascuna area di intervento e nei cantieri base, tra cui:

- la classificazione delle aree di rischio;
- gli impianti antincendio fissi e mobili;
- i sistemi di segnalazione e allarme (pulsanti di allarme, sistemi di rivelazione, sirene, ecc.).

16.2.2.5 Organizzazione di emergenza

Di seguito viene fornita un elenco degli argomenti su cui verterà il corrispondente capitolo del piano. Per ogni argomento viene data da una breve descrizione dei contenuti.

a) Punto di coordinamento dell'emergenze

In questa parte si darà una serie di indicazioni utili sulla funzione di tale centro e si elencheranno tutte le «facilities» (telefoni, cercapersone, riserve di estintori, ecc.) di cui tale centro sarà dotato, tra cui:

- il comando del segnalatore acustico d'emergenza;
- un telefono collegato alle linee esterne in grado di funzionare anche in assenza di corrente;
- l'elenco dei numeri telefonici necessari per un pronto intervento;
- un pacchetto di medicazione;
- una radio per le chiamate di emergenza in grado di funzionare anche in assenza di corrente e dotata di batterie suppletive.

b) Coordinatore dell'emergenza

L'Impresa esecutrice prima dell'inizio dei lavori dovrà nominare una persona tecnicamente competente (e un suo sostituto) che sia presente costantemente in cantiere quale Coordinatore dell'emergenza ed il cui nominativo verrà comunicato al Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione dei lavori.

Nel caso si manifesti un pericolo grave il Coordinatore dell'emergenza gestirà e coordinerà gli interventi necessari per affrontare la situazione di emergenza.

c) Addetti al servizio di gestione delle emergenze e lotta antincendio

In base all'art. 6 del DM 10/3/1998, il datore di lavoro dovrà designare dei lavoratori incaricati dell'attuazione delle misure di protezione incendi, lotta antincendio e gestione dell'emergenza, ed assicurare agli stessi adeguata formazione (art. 7).

I cantieri in sottoterraneo per la costruzione di gallerie di lunghezza superiore a 50 m rappresentano luoghi di lavoro ove si svolgono attività per le quali, ai sensi dell'art. 6 comma 3 dello stesso decreto, è previsto che i lavoratori incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze, conseguano l'attestato di idoneità tecnica di cui all'art. 3 della L. 609/96.

La squadra di emergenza avrà il compito di intervenire nelle situazioni di pericolo, e sarà addestrata allo scopo mediante periodiche esercitazioni. L'Impresa esecutrice provvederà a nominare un capo squadra per la squadra di emergenza.

L'Impresa esecutrice, prima dell'inizio delle attività di cantiere, presenterà al Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione le squadre di emergenza ed illustrerà la dotazione fornita per affrontare gli interventi prevedibili.

In questo ambito saranno date indicazioni anche per il ricorso agli enti esterni, quali ad esempio:



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	285

- autorità pubbliche (polizia, servizi);
- servizi pubblici antincendio (Vigili del Fuoco),

e definiti i ruoli di coordinamento con enti o autorità come quelle succitate.

d) Attivazione delle procedure per l'emergenza

Nel caso si manifesti un pericolo grave il coordinatore dell'emergenza provvederà a disporre quanto necessario relativamente all'evacuazione del personale.

L'attivazione delle procedure di evacuazione verrà notificata a tutti mediante il sistema di allarme. Il sistema di allarme dovrebbe consentire anche di notificare l'inizio di una situazione di emergenza (ad esempio in caso di principio d'incendio) o il raggiungimento di una situazione di cessato pericolo.

Una volta notificata la necessità di evacuazione, i lavoratori, con la sola eventuale eccezione della squadra di emergenza per cui valgono disposizioni diverse, dovranno allontanarsi dai posti di lavoro seguendo le istruzioni riportate al punto seguente.

e) Compiti e procedure generali

Il capo cantiere, o in caso di sua assenza un preposto suo delegato, è l'incaricato, che dovrà dare l'ordine di evacuazione in caso di pericolo grave ed immediato.

Il capo cantiere, o in caso di sua assenza un preposto suo delegato, è l'incaricato che una volta dato il segnale di evacuazione provvederà a chiamare telefonicamente i soccorsi.

Gli operai presenti nel cantiere, al segnale di evacuazione, metteranno in sicurezza le attrezzature e si allontaneranno dal luogo di lavoro verso un luogo più sicuro (ingresso cantiere).

Il capo cantiere, o in caso di sua assenza un preposto suo delegato, è l'incaricato che giornalmente, verificherà che i luoghi di lavoro, le attrezzature la segnaletica rimangano corrispondenti alla normativa vigente, segnalando le anomalie e provvedendo alla sostituzione, adeguamento e posizionamento degli apprestamenti di sicurezza.

f) Comportamento dei lavoratori nei casi di emergenza

In caso di emergenza i lavoratori dovranno mantenere la calma ed agire rapidamente evitando, comunque, ogni comportamento che possa suscitare panico o intralcio all'esodo.

In caso di evacuazione, ogni lavoratore dovrà sospendere immediatamente il proprio lavoro evitando di creare situazioni di rischio (in particolare dovrà spegnere o disattivare le macchine utilizzate) e recarsi celermente e secondo la via più breve al punto di raccolta. Nel punto di raccolta il coordinatore dell'emergenza effettuerà l'appello del personale.

g) Mezzi di comunicazione

L'Impresa esecutrice dovrà provvedere a dotare i lavoratori presenti in cantiere, con particolare attenzione ai lavori che si svolgono lungo linee ferroviarie e in sotterraneo, di efficaci mezzi di comunicazione per l'uso normale e per le emergenze.

I telefoni dovranno essere posti nell'ufficio e nell'area di cantiere (o lungo la linea ferroviaria o la galleria in costruzione) in riferimento all'estensione dello stesso e ad eventuali normative e/o note regionali).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	286

In questo ambito saranno fornite informazioni di dettaglio anche sui metodi di comunicazione fra zona e zona mediante allarmi concatenati, procedure di segnalazione, ecc..

Saranno infine elencati tutti i numeri di riferimento per contattare le Autorità Competenti più vicine (Prefettura, Vigili del Fuoco, ecc.).

h) Criteri di evacuazione

In questa parte saranno indicati i criteri e i metodi per l'allontanamento del personale da una determinata area di rischio, nonché le caratteristiche di tutte le vie di fuga, i punti di raccolta e i metodi di registrazione del personale.

Naturalmente tutto questo comprende non solo le vie di fuga all'aperto ma, specialmente, tutte le vie di fuga da fabbricati opere in sotterraneo ecc., quali scale di accesso, porte di sicurezza e non, ascensori, montacarichi, passerelle, corridoi in sicurezza, aree scoperte, ecc. .

i) Luoghi di raccolta del personale

L'Impresa esecutrice dovrà prevedere luoghi di raccolta del personale definibili come luoghi "sicuri", ubicati sempre in superficie e facilmente individuabili da appositi cartelli.

j) Piani di intervento medico

I piani saranno redatti con la guida del medico competente in apposito documento.

k) Addestramento ed aggiornamento del Piano

I cantieri per loro natura sono soggetti a frequenti modifiche e spostamenti di personale; ciascuna modifica dovrà essere riportata immediatamente e puntualmente sul piano di emergenza che dovrà continuamente rispecchiare la situazione reale del cantiere.

In questo paragrafo saranno fornite le modalità e i tempi di aggiornamento del piano di emergenza interno nonché le metodologie di addestramento del personale all'uso di tale documento; infine sarà indicato il/i responsabile/i degli aggiornamenti al piano.

l) Elencazioni varie

Il piano conterrà un elenco particolareggiato di:

- edifici, magazzini, ecc. facenti parte dell'intervento con indicazioni su planimetria delle vie di fuga e dei punti di rischio;
- accessi pedonali e carrabili dell'impianto;
- strade primarie e secondarie interne;
- idranti, nspi, estintori portatili e carrellati, veicoli antincendio, riserve di acqua antincendio e schiuma e sistemi di pompaggio, allarmi fissi automatici e manuali, disponibili;
- sostanze pericolose in stoccaggio e in uso con indicazione della loro ubicazione;
- quantità di personale interno ed esterno mediamente presente;
- impianti pericolosi con indicazione della loro ubicazione;
- principali protezioni passive;
- composizione numerica addetti operativi alla sicurezza.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	287

m) Procedure operative per l'emergenza

Questa è la parte fondamentale di tutto il piano di emergenza: fornisce informazioni di dettaglio su come dare l'allarme a tutto il cantiere, come informare il personale, la lista dei numeri di telefono interni, la procedura di avvertimento del personale ed infine il metodo di messa all'erta e gli strumenti per chiamare gli addetti all'emergenza e il responsabile o il suo vice.

Il piano di emergenza dovrà poi contenere le procedure per fronteggiare qualunque tipo di emergenza significativa.

Saranno descritti gli scenari di accadimento per le varie aree di rischio identificando tutto quello che dovrà essere espletato per evitare gravi conseguenze durante una situazione di pericolo.

Saranno così fornite informazioni, per ogni tipo di incidente (incendio, esplosione, rilascio gas, sovratemperatura, spillamenti di liquidi nocivi o infiammabili) sulle azioni che dovranno eseguire le persone al lavoro nell'area coinvolta nel rischio, sulle responsabilità dei preposti, in che modo e quando il personale dovrà eseguire l'esodo e dove raccogliersi, chi avvertire sia all'interno che all'esterno del cantiere, quali misure adottare per circoscrivere l'emergenza (evitare ad esempio la propagazione di un incendio), quali mezzi antincendio impiegare per ogni area di pericolo e di quali sicurezze passive usufruire.

Sarà necessaria una descrizione delle azioni degli addetti alla sicurezza per ogni emergenza, anche nel caso che si voglia richiedere l'ausilio di mezzi esterni (ad esempio Vigili del Fuoco più vicini).

Saranno indicati sia i criteri di allontanamento che le persone responsabili per tali operazioni. Saranno fornite informazioni di dettaglio su tutte le procedure per la chiusura di una emergenza. Si tratterà cioè di fornire le procedure per la segnalazione della fine dello stato di allerta, sia con mezzi acustici che ottici, il ritorno per tutti gli addetti all'attività lavorativa, la segnalazione agli enti esterni ed infine tutte le azioni di "follow-up".

Fra tali azioni rammentiamo quelle relative ai controlli a tappeto per l'eliminazione della possibilità di un ripetersi dell'emergenza a breve termine (ad esempio un incendio covante erroneamente considerato spento ed invece in procinto di riaccensione), per la delimitazione delle aree coinvolte nell'incidente per evitare errate manovre o accessi non voluti di personale non specializzato o mancante dei dovuti permessi.

Inoltre, saranno individuati gli interventi per segnalare all'interno e all'esterno nel più breve tempo possibile, la zona fuori servizio o comunque quella dove si prevede un intervento per ripristinare la situazione deteriorata dall'emergenza.

Infine, il documento darà le indicazioni di carattere generale per ripristinare lo stato di normalità; ad esempio per quanto riguarda le apparecchiature antincendio, come riempire i serbatoi di liquido estinguente (polvere, schiuma, ecc.), riavvolgere le manichette dopo averle lasciate ad asciugare, verificare che tutte le dotazioni antincendio siano pronte per una nuova emergenza nel più breve tempo possibile.

n) Indagine di emergenza

Sarà necessario fornire un circostanziato resoconto di qualsiasi incidente ed eseguire una analisi di quanto accaduto cercando di comprendere i motivi operativi, di gestione e/o manutenzione che hanno portato ad una certa emergenza coinvolgendo, in modo più o meno grave, beni e persone.

Il personale della sicurezza fornirà:

- relazione dettagliata sull'area dove è avvenuta l'emergenza specificando anche le altre aree di rischio coinvolte. Tale relazione conterrà anche indicazioni sui beni o le persone danneggiate nell'incidente;
- analisi di dettaglio delle cause e degli effetti dell'incidente considerando le varie circostanze, in presenza delle quali tale incidente potrebbe ripetersi in diverse condizioni operative;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	288

- fotografie delle aree di rischio, rapporti di tutti coloro che hanno partecipato attivamente alla emergenza (addetti alla squadra antincendio, responsabili, capireparto, ecc.).

Andrà quindi condotta, a posteriori, un'analisi dei rischi per incendio, esplosione, rilascio gas, spargimento liquidi pericolosi, in modo da poter proporre tutto quello che dovrà essere variato nell'impianto o nei sistemi di sicurezza per evitare il ripetersi dell'emergenza.

o) Allegati al piano

Di seguito è riportato un elenco sommario dei documenti grafici che dovrebbero essere allegati ad un piano di emergenza come ausilio a chi dovrà applicare le procedure e delle informazioni contenute nel documento:

- schemi di marcia e di processo di tutte le utilities (acqua, aria compressa, vapore, ecc.);
- planimetrie di tutto l'impianto contenente zone di lavoro, di stoccaggio, di produzione di energia, ecc.;
- planimetrie di dettaglio di ogni singola area di rischio con indicazione puntuale degli stoccaggi pericolosi, delle vie di fuga e delle zone più pericolose;
- schema planimetrico antincendio con indicazione, per ogni area, di tutte le sicurezze attive e passive e soprattutto dei sistemi e delle apparecchiature attive;
- schemi dei collegamenti elettrici e della rete di comunicazione e di segnalazione automatica e manuale;
- elenco dei numeri di telefono, interni ed esterni all'impianto compresi i servizi per ogni zona di rischio;
- elenco delle Autorità Competenti della Provincia e della Regione in cui è situato lo stabilimento;
- schemi planimetrici del percorso delle tubazioni contenenti fluidi pericolosi, infiammabili, o tossici/nocivi con indicazione del valvolame principale;
- diagramma di flusso delle attività e degli addetti all'emergenza e delle interconnessioni con le autorità esterne (ASL, Protezione Civile, Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco).

p) Prove simulate di emergenza

Le prove simulate di emergenza hanno per oggetto sia l'ipotesi di eventi che coinvolgono una zona di lavorazione, sia situazioni che interessano un'area più ampia e, al limite, l'intera area del cantiere.

Le prove simulate dovranno avere fra l'altro le seguenti finalità:

- verificare se i piani operativi di emergenza rispondono efficacemente alla esigenza di controllo ed eliminare le situazioni anomale per prevenire o minimizzare le conseguenze degli incidenti;
- controllare l'efficienza e l'affidabilità delle attrezzature e dei mezzi predisposti, nonché la validità delle procedure;
- rilevare il grado di adeguatezza delle sistemazioni strutturali (vie di uscita, zone di raccolta, ecc.);
- verificare la prontezza di azione e decisione dei Responsabili e la corretta applicazione delle procedure;
- sensibilizzare ed addestrare tutto il personale alla effettuazione di tutti i compiti stabiliti ed all'uso dei mezzi predisposti per meglio rispondere, qualora gli eventi ipotizzati si dovessero verificare realmente.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	289

Le prove saranno effettuate sia in condizioni di orario di normale lavoro, sia in condizioni di particolare difficoltà (es. notte, festivi, ecc.).

Si darà preavviso delle prove con anticipo il più ridotto possibile, a discrezione dei responsabili. Saranno previste:

- prove simulate di «Emergenza Generale» che coinvolge l'intero cantiere con raccolta nei punti stabiliti di tutto il personale presente, salvo quello che, come eventualmente previsto, dovrà garantire la continuità dell'esercizio. La frequenza delle prove sarà di 1 volta/anno circa;
- prove simulate di «Emergenza» che coinvolge ogni singolo area e che ne simula la messa in sicurezza e l'evacuazione. La prova dovrà essere rigorosamente predisposta per consentire la più realistica realizzazione compatibilmente con le esigenze produttive del cantiere. La frequenza delle prove sarà di 1 volta/anno per ogni zona.

16.3 PRIMO SOCCORSO NEI CANTIERI

16.3.1 Tipologia di presidi sanitari

Il datore di lavoro, tenendo conto della natura delle attività e delle dimensioni dell'azienda o dell'unità produttiva, sentito il medico competente ove nominato, prende i provvedimenti necessari in materia di primo soccorso e di assistenza medica di emergenza, tenendo conto delle altre eventuali persone presenti sui luoghi di lavoro e stabilendo i necessari rapporti con i servizi esterni, anche per il trasporto dei lavoratori infortunati (D. Lgs. 81/2008, art.45).

Il Datore di lavoro tra gli obblighi previsti nell'art.18 del D. Lgs.81/2008 e s.m.i., designa i lavoratori incaricati di primo soccorso.

Le caratteristiche minime delle attrezzature di primo soccorso, i requisiti del personale addetto e la sua formazione, individuati in relazione alla natura dell'attività, al numero dei lavoratori occupati ed ai fattori di rischio sono individuati dal decreto ministeriale 15 luglio 2003, n. 388 e dai successivi decreti ministeriali di adeguamento e nel rispetto dell'allegato IV punto 5 del D. Lgs.81/2008 e s.m.i..

In riferimento alla distanza da posti pubblici permanenti di pronto soccorso e dalla tipologia di attività svolta nel cantiere in oggetto dovranno essere disponibili:

- una camera di medicazione;
- cassette di pronto soccorso;
- pacchetti di medicazione;

i cui contenuti sono stabiliti dal DPR 388/2003 e dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

In caso di attività in galleria ci si atterrà anche a quanto previsto dagli art. 96, 97 e 98 del DPR 320/56.

La camera di medicazione sarà posta in un locale convenientemente aerato ed illuminato, riscaldato nella stagione fredda e fornito di un lettino con cuscino, coperte di lana, acqua per bere e lavarsi, sapone e asciugamani nonché dei necessari presidi sanitari. Questi dovranno essere affidati ad un infermiere o, in difetto, ad una persona pratica di servizi di infermeria, per curare la buona conservazione dei locali, degli arredi e dei materiali destinati al pronto soccorso.

L'Appaltatore dovrà dare evidenza nel POS delle modalità di gestione del primo soccorso indicando, in particolare, l'organizzazione e la composizione delle squadre in relazione alle lavorazioni da svolgere e secondo le indicazioni che dovranno essere fornite dal proprio Medico competente.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	290

16.3.2 Logistica

Il locale adibito a camera di medicazione e i presidi sanitari dovranno essere facilmente raggiungibili e la loro collocazione, in luogo igienicamente adeguato, dovrà essere resa nota ai lavoratori e segnalata in modo visibile.

16.3.3 Segnaletica

I presidi sanitari saranno opportunamente segnalati mediante cartelli con pittogramma bianco su sfondo verde (secondo le indicazioni del Titolo V Capo I e dell'Allegato XXV del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) e posizionati in luoghi facilmente visibili.

L'Impresa appaltatrice dovrà indicare, a mezzo di cartello affisso nel luogo di custodia dei presidi sanitari, ed in prossimità del posto telefonico, il numero di emergenza per la chiamata dell'autoambulanza e l'indirizzo della struttura pubblica di Pronto Soccorso più prossima al cantiere.

Dovranno inoltre essere esposti dei cartelli con l'indicazione dei primi soccorsi da portare agli infortunati.

16.3.4 Formazione della squadra di pronto soccorso

Per quanto attiene ai cantieri all'aperto, ove sia prevista una camera di medicazione, dovrà essere preventivata la presenza di un infermiere (o personale adeguato formato).

In riferimento a quanto previsto dall'art. 45 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., l'Impresa esecutrice tenendo conto della natura dell'attività e delle dimensioni del cantiere sentito il medico competente ove previsto, prende i provvedimenti necessari in materia di pronto soccorso e di assistenza medica di emergenza, tenendo conto delle altre eventuali persone presenti sui luoghi di lavoro e stabilendo i necessari rapporti con i servizi esterni e designa i lavoratori incaricati dell'attuazione dei provvedimenti di emergenza.

Le caratteristiche minime delle attrezzature di pronto soccorso, i requisiti del personale addetto e la sua formazione sono individuati in relazione alla natura dell'attività, al numero dei lavoratori occupati e ai fattori di rischio.

In caso di lavori in sotterraneo, nell'ambito del campo di applicazione del DPR 320/56, dovranno essere presi in considerazione i seguenti aspetti:

- nei cantieri che occupano almeno 150 lavoratori per turno ed in quelli in cui, indipendentemente dal numero dei lavoratori occupati, vi sia o possa ritenersi probabile la presenza di gas infiammabili o esplosivi, dovrà essere istituita, per ciascun turno di lavoro, una squadra di salvataggio;
- il numero dei componenti ciascuna squadra di salvataggio dovrà essere adeguato alla pericolosità dei lavori od alla estensione del cantiere; in ogni caso non può essere inferiore a cinque elementi, in essi compreso un caposquadra;
- i componenti la squadra di salvataggio dovranno essere volontari, avere età compresa fra i 21 anni ed i 45 anni, possedere le attitudini necessarie alle prestazioni loro richieste, conoscere la topografia del sotterraneo ed essere facilmente reperibili in caso di necessità;
- l'attrezzatura necessaria per l'equipaggiamento delle squadre di salvataggio è custodita in adatto locale situato in prossimità dell'imbocco del sotterraneo e non può essere utilizzata per altri scopi;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	291

- oltre ai comuni attrezzi di lavoro, dovranno essere disponibili i necessari mezzi di emergenza, quali estintori, lampade di sicurezza, toboga, coperta. Dovranno inoltre essere disponibili autorespiratori ed indumenti protettivi ed incombustibili in numero corrispondente ai componenti la squadra di salvataggio ed agli elementi di riserva;
- dovrà essere altresì disponibile un adeguato numero di bombole di ossigeno di ricambio per gli autorespiratori. L'attrezzatura ed i mezzi di cui ai commi precedenti dovranno essere mantenuti in condizioni di efficienza e di pronto impiego;
- nei cantieri ove non sia obbligatoria l'istituzione delle squadre di salvataggio dovranno essere prescelti in numero adeguato e, in ogni caso complessivamente non inferiore a nove, lavoratori volontari idonei ad intervenire in operazioni di soccorso o di salvataggio;
- negli stessi cantieri dovranno essere tenuti disponibili almeno quattro autorespiratori con un numero adeguato di bombole di ossigeno di ricambio e gli altri mezzi di emergenza necessari;
- le squadre di salvataggio dovranno avere un adeguato numero di elementi di riserva per il rimpiazzo di componenti indisponibili o per il rafforzamento del servizio in caso di emergenza;
- elementi di riserva dovranno altresì essere designati per il servizio di soccorso previsto dall'articolo precedente;
- i componenti delle squadre di salvataggio ed i lavoratori designati per il soccorso, nonché gli elementi di riserva, dovranno essere addestrati e periodicamente allenati nell'uso dei mezzi di protezione e di soccorso.

Da parte della stessa Impresa esecutrice dovrà essere approntata ed affissa una lista che riporti i nominativi dei lavoratori incaricati dell'attività di pronto soccorso all'interno del cantiere. Questi dovranno essere stati formati con adeguato grado di conoscenza sulle norme di soccorso di infortunati e sull'uso dei presidi sanitari (come stabilito dall'art.37 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

16.3.5 Visite mediche

Per le visite mediche, si rimanda al protocollo sanitario dell'Impresa esecutrice che dovrà essere allegato al POS della stessa.

Nel caso siano previste lavorazioni che esponano i lavoratori a sostanze nocive (agenti chimici, biologici, ecc.) dovranno essere previsti accertamenti sanitari specifici preventivi (effettuati cioè prima dell'assunzione o prima dell'inizio dei lavori) nonché periodici.

Quando le attività di cantiere prevedono la sorveglianza sanitaria si dovrà:

- indicare il nominativo del Medico Competente;
- organizzare, su sua indicazione, sorveglianza ed emergenza sanitaria.

16.3.6 Indicazioni sulle procedure di emergenza sanitaria

16.3.6.1 Procedura di emergenza sanitaria

L'impresa dovrà predisporre una procedura di emergenza sanitaria che preveda tra l'altro:

- la presenza costante in cantiere di un responsabile dell'emergenza che in caso di infortunio o di malore di un lavoratore, dia l'allarme al più vicino posto di soccorso pubblico, e coordini con



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	292

questo le modalità per raggiungere l'infortunato allo scopo di prestargli i primi soccorsi, e, all'occorrenza, provvedere al suo ricovero;

- la reperibilità, in caso di bisogno, di un medico;
- la presenza di uno o più telefoni di emergenza con linea dedicata (in riferimento alle dimensioni del cantiere) e di un cartello che riporta gli indirizzi e i numeri telefonici di centri attrezzati per il pronto soccorso;
- la costante disponibilità di un mezzo di trasporto atto a trasferire il lavoratore al più vicino posto di soccorso, laddove l'infortunio lo consenta. La disponibilità dovrà essere prevista in prossimità di lavorazioni particolari, come, ad esempio, le attività in galleria, i tratti lungo linea, ecc.;
- l'esposizione in luogo facilmente visibile ed accessibile ed in prossimità dei telefoni, di un cartello per le chiamate d'emergenza indicante:
 - numero da chiamare (118, ecc.);
 - informazioni da fornire (indirizzo del cantiere e relativo telefono, descrizione dell'evento, condizione dell'infortunato, strada per raggiungere il cantiere, ecc.);
- la verifica delle condizioni di accessibilità al cantiere da parte di mezzi di soccorso;
- la verifica periodica della quantità, delle condizioni igieniche e della scadenza dei presidi farmaceutici di primo soccorso.

16.3.7 Notifica dei danni e infortuni

Per ogni infortunio sarà redatta da parte dell'Appaltatore una "scheda d'infortunio", allo scopo di accertare le circostanze e le cause che hanno determinato l'accadimento, il rispetto delle misure di sicurezza previste e le modalità operative eseguite. Copia di tale scheda dovrà essere trasmessa, non oltre le 48 ore, al CSE, onde intraprendere eventuali azioni correttive al fine di evitare il ripetersi dell'accadimento riscontrato.

L'appaltatore è tenuto ad osservare la procedura predisposta da Italferr per la comunicazione di eventi incidentali e di infortuni in cantiere. La procedura prevede che per eventi quali infortuni/incidenti gravi ("infortuni con prognosi iniziale superiore a 15 giorni o in cui siano coinvolte più persone o nei quali sia stato coinvolto l'esercizio ferroviario") venga attivata la comunicazione immediata dall'Appaltatore al Direttore Lavori/CSE o al Supervisore lavori (SL) Italferr.

Per consentire l'operatività della procedura:

- 1) il SL/DL/CSE trasmetterà la propria Lista di Reperibilità al General Contractor/Impresa Appaltatrice, con l'obbligo di inserire detta lista nel Piano di Emergenza/Piano operativo di Sicurezza, nell'elenco dei soggetti che devono essere avvertiti in caso di incidente/infortunio.
- 2) il SL/DL/CSE, tramite il Piano operativo di sicurezza redatto dal GC/A, dovrà disporre dei nominativi e recapiti telefonici delle seguenti figure:
 - GC/A: Direttore tecnico di cantiere;
 - Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	293

16.4 PRESIDI ANTINCENDIO NEI CANTIERI

Per la prevenzione incendi in cantiere si dovrà innanzitutto tenere conto di quanto riportato nel documento redatto ai sensi del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. dall'Unità Territoriale competente, al fine di programmare tutte le azioni necessarie in modo compatibile.

Il Direttore di Cantiere dovrà indicare a mezzo di cartello, da affiggere bene in vista in tutti i cantieri:

- numero da chiamare per il pronto soccorso (es. 118);
- numero di emergenza per la chiamata dei VVF (tel. 115);
- numero del Reparto CEI (Controllo Esercizio Infrastrutture) di RFI;
- numero del referente RFI titolare degli impianti nei quali si stanno effettuando i lavori (Capo Impianto, Capo R.E.I., ecc.);
- informazioni specifiche e puntuali da fornire (indirizzo del cantiere e relativo telefono, descrizione dell'evento, condizione dell'infortunato, strada per raggiungere il luogo dell'infortunio, ecc.).

Il Direttore di Cantiere deve provvedere affinché ogni lavoratore, all'inizio attività nello specifico cantiere, sia come dipendente proveniente da altro cantiere, sia come nuovo assunto, riceva una adeguata informazione sui rischi di incendio, sulle misure di prevenzione e protezione, sull'ubicazione delle vie di fuga e sulle procedure da adottare in caso di incendio. La collocazione dei mezzi antincendio deve essere resa nota a tutti i lavoratori e segnalata in modo ben visibile con appositi cartelli. In ogni caso le installazioni di cantiere saranno dotate di dispositivi antincendio, da collocare esternamente ai baraccamenti, ai vari box e container (estintori a polvere portatili o carrellabili). Anche le macchine operatrici dovranno essere dotate a bordo di estintori portatili a polvere. A bordo di tutti i mezzi d'opera ferroviari e gommati devono essere sempre disponibili, verificati ed efficienti estintori a polvere di tipo A-B-C, in numero e capacità adeguata al prevedibile carico di incendio costituito da materiali, prodotti, attrezzature oleodinamiche ed elettriche presenti.

Spogliatoio	estinguente per classe di fuoco A
Uffici	estinguente per classe di fuoco A
Quadro elettrico generale degli impianti oggetto di intervento	estinguente per classe di fuoco E
Deposito materiali pregiati	estinguente per classe di fuoco C
Aree operative	estinguente per classe di fuoco A-B-C
A bordo dei mezzi d'opera ferroviari	estinguente per classe di fuoco A-B-C
A bordo delle macchine e mezzi operativi	estinguente per classe di fuoco A-B-C

Su ogni estintore deve essere indicata la data della verifica semestrale e la firma di chi l'ha eseguita. I dispositivi antincendio saranno facilmente accessibili ed utilizzabili e provvisti di segnaletica in conformità alla normativa vigente.

In caso di incendio, presso le strutture fisse di cantiere, si provvederà a sgomberare l'area interessata senza causare panico e cercando di mantenere l'incendio sotto controllo sino all'arrivo dei Vigili del Fuoco.

Il Direttore di Cantiere affiderà agli addetti all'emergenza il compito di verificare:

- se il principio di incendio possa essere efficacemente contrastato;
- se si debbano avvertire subito i Vigili del Fuoco;
- se sia possibile ed efficace un intervento della squadra di emergenza.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	294

In caso di intervento, il Capo Squadra si deve recare sul luogo del principio di incendio per effettuare gli interventi necessari.

In caso si manifesti l'impossibilità di domare il principio di incendio o comunque si manifestino rischi non giustificati per i lavoratori, il Capo Squadra dell'emergenza deve comunicare la circostanza al Direttore di Cantiere.

In caso di spegnimento dell'incendio, il Capo Squadra deve dare le necessarie disposizioni per verificare che non siano rimaste braci accese e che non vi siano altri focolai d'incendio. Per tale compito, se non si presentano rischi significativi, può essere richiesta la collaborazione anche degli altri lavoratori presenti.

16.4.1 Prescrizioni particolari per lavori in sotterraneo

16.4.1.1 Apprestamenti antincendio

In particolare, nel sotterraneo devono essere facilmente individuabili, segnalati e, ove necessario, illuminati in modo idoneo, tutti gli apprestamenti antincendio di cui di seguito si riporta un breve elenco:

- gli idranti e la riserva di manichette;
- il veicolo per l'immediata evacuazione del personale;
- i cartelli indicanti la direzione per l'uscita dal sotterraneo;
- le zone in cui sono collocati gli estintori portatili;
- l'inizio del franco di sicurezza attivo durante la fase di ricerca gas nelle gallerie di Classe 1c.

All'esterno e all'imbocco della galleria devono essere facilmente individuabili, segnalati e, ove necessario, illuminati in modo idoneo, per la sicurezza antincendio:

i serbatoi della riserva idrica;

l'attacco esterno DN 70 alla rete idrica antincendio;

il posto di coordinamento dei soccorsi;

il percorso che devono seguire i soccorritori esterni per raggiungere la galleria;

il container esterno con l'attrezzatura di emergenza;

le zone in cui sono collocati gli estintori portatili;

il cartello riportante la corrispondenza tra colore del semaforo e concentrazione di gas, affisso in prossimità del semaforo all'imbocco galleria;

i cartelli che prescrivono il divieto di accesso per alcune tipologie di mezzi (mezzi GPL e benzina).

16.4.1.2 Presidi antincendio

I presidi antincendio sono costituiti dagli estintori, dalla rete idrica antincendio e dalle attrezzature specifiche. Gli estintori sono presidi antincendio di primo intervento che devono essere disponibili in posizioni predefinite del sotterraneo, in prossimità degli impianti, sulle macchine operatrici e sui mezzi di trasporto. In particolare, per circoscrivere ed estinguere i principi d'incendio che si verificano a bordo del veicolo o in prossimità di esso, tutti i mezzi devono essere equipaggiati con estintori portatili di adeguata capacità, caricati con polveri di Classe A, B, C e conformi alle prescrizioni di legge vigenti. Nelle situazioni ordinarie per le autovetture e i fuoristrada si ritiene idoneo un estintore del tipo a polvere almeno di Classe 5A-21BC (2 kg), mentre per gli altri tipi di veicoli è idoneo un estintore a polvere almeno di Classe 34A-233BC (6 kg).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	295

16.4.1.3 Emergenza

In caso di emergenza incendio, il sistema di sicurezza deve rapidamente ed efficacemente mettere in allarme il sotterraneo, dare l'avvio alle procedure di intervento e garantire la comunicazione fra i soccorritori e le loro strutture di comando. Il sistema è costituito da una rete che comprende apparecchiature di comunicazione e segnalazione (postazioni SOS e sistema di comunicazione per i soccorritori) e di allarme. Le postazioni SOS servono per garantire la comunicazione tra i lavoratori e l'esterno. L'opportunità di allestire una rete di comunicazione ad uso dei soccorritori deve essere oggetto di confronto con gli Enti di soccorso (118, Vigili del Fuoco).

In condizioni di emergenza incendio, l'obiettivo primario è quello di porre in salvo le persone presenti nel sotterraneo. Le misure necessarie a perseguire il suddetto obiettivo devono essere garantite durante tutta la durata dei lavori, in ogni situazione; in particolare, il sistema di salvataggio deve garantire al personale di raggiungere l'esterno il più rapidamente possibile.

L'uscita dal sotterraneo deve essere segnalata mediante cartellonistica di adeguate dimensioni (scritta bianca su fondo verde) negli incroci, nelle diramazioni e, quando l'articolazione del sotterraneo può generare dubbi, lungo il percorso più breve da seguire.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	296

17 INFORMAZIONE E FORMAZIONE DEI LAVORATORI

17.1 PREMESSE

Gli aspetti legati alla formazione/informazione dei lavoratori, secondo quanto indicato nel D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., sono di specifica competenza del datore di lavoro delle imprese esecutrici.

Scopo del presente capitolo è di delineare ed individuare gli obblighi normativi che i datori di lavoro dovranno sviluppare attraverso un programma di formazione ed informazione dei lavoratori.

17.2 ATTIVITÀ DI INFORMAZIONE/FORMAZIONE

Ciascun datore di lavoro delle imprese esecutrici dovrà prevedere un programma d'informazione/formazione sulla sicurezza per i propri addetti, con specifico riferimento alle problematiche del cantiere in oggetto e ai contenuti del Piano di Sicurezza e di Coordinamento.

Nel programma di formazione, contenuto nel documento di valutazione di cui all'art. 36, 37 e 26 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., dovranno essere analizzati gli argomenti riportati a scopo indicativo nel presente capitolo.

Ciascun datore di lavoro delle imprese esecutrici dovrà fornire alle maestranze, prima dell'inizio delle attività lavorative, indicazioni relative ai contenuti del PSC e del POS, con particolare riferimento a:

- i rischi specifici del luogo in cui si andrà ad operare;
- i rischi specifici cui è esposto in relazione all'attività svolta, alle normative di sicurezza e alle disposizioni aziendali in materia nonché alle disposizioni e ai regolamenti di RFI per i lavori in presenza di linee ed apparecchiature elettriche aeree sotto tensione ed in presenza dell'esercizio ferroviario;
- le regole di circolazione all'interno del cantiere;
- le zone di sosta autorizzate;
- le zone pericolose (pendenze, sagome di ingombro ristrette, peso limitato, suolo non stabilizzato, ecc.);
- la presenza di altri lavori che nelle immediate vicinanze attendono ad altre lavorazioni;
- la presenza di canalizzazioni, cavi sotterranei o aerei.

Nell'affidamento dei lavori all'interno del cantiere ad imprese subappaltatrici o a lavoratori autonomi, l'Impresa esecuttrice dovrà:

- verificare l'idoneità tecnico professionale delle imprese e/o dei lavoratori autonomi in relazione ai lavori da affidare in subappalto;
- verificare l'avvenuta formazione/informazione del personale;
- fornire agli stessi soggetti dettagliate informazioni sui rischi specifici dell'ambiente in cui dovranno operare e sulle misure di prevenzione e di emergenza adottate.

Inoltre, i datori di lavoro delle imprese dovranno coordinarsi e cooperare all'attuazione delle misure di prevenzione e protezione, informandosi reciprocamente anche al fine di eliminare rischi dovuti alle interferenze tra i lavoratori delle diverse imprese coinvolte nell'esecuzione complessiva dell'opera.

Il datore di lavoro avrà cura di distribuire ai lavoratori il materiale informativo relativamente a:

- i rischi per la sicurezza e la salute connessi all'attività lavorativa;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	297

- le misure di prevenzione/mitigazione adottate;
- i pericoli connessi all'eventuale utilizzo/presenza di sostanze pericolose;
- i contenuti del PSC e del POS;
- le procedure per il pronto soccorso, la lotta antincendio e l'evacuazione dei lavoratori;
- i nominativi del Responsabile del servizio di prevenzione e protezione e del Medico competente;
- i nominativi dei lavoratori incaricati di svolgere azioni di emergenza, pronto soccorso, antincendio ed evacuazione.

La formazione dovrà avvenire in occasione:

- dell'assunzione;
- del trasferimento o cambiamento di mansione;
- dell'introduzione di nuove attrezzature di lavoro e nuove tecnologie, di nuove sostanze e preparati pericolosi;
- dell'assegnazione ad un cantiere specifico.

Eventuali punti di particolare pericolo dovranno essere contraddistinti con segnaletica atta a trasmettere messaggi di avvertimento, divieto, prescrizioni, salvataggio.

17.3 RIUNIONE PERIODICA DI PREVENZIONE E PROTEZIONE DAI RISCHI

Il Datore di Lavoro dell'Affidataria provvederà ad organizzare periodiche riunioni di prevenzione e protezione dai rischi. La prima riunione dovrà essere effettuata preliminarmente all'inizio dei lavori, dandone evidenza al CSE.

In seguito, il CSE verificherà che sia prevista la programmazione di riunioni periodiche ogni qualvolta la criticità degli interventi più significativi lo renda necessario e che a tali riunioni partecipino le imprese esecutrici coinvolte.

17.4 SEGNALETICA DI SICUREZZA

Le attività relative allo studio, installazione, gestione e manutenzione della segnaletica di sicurezza in cantiere sono a carico di ciascuna Impresa esecuttrice, per i lavori di competenza.

Nel presente capitolo sono fornite in via del tutto generale alcune indicazioni che potranno servire all'Impresa stessa in tale attività. L'Impresa esecuttrice predisporrà nel POS una planimetria delle aree di cantiere (cantiere base ed aree d'intervento) con l'indicazione della segnaletica prevista ed una procedura per la gestione e l'installazione della segnaletica. Il personale di cantiere dovrà essere informato/formato sul significato e l'utilizzo della segnaletica.

Le principali normative di riferimento per la segnaletica di sicurezza sono il D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., i Decreti del Ministero degli Interni (VV.F.) e le norme UNI.

La segnaletica di sicurezza fornisce indicazioni, prescrizioni e divieti relativamente alla salute e la sicurezza dei lavoratori. A tale scopo può essere utilizzato anche un segnale luminoso o acustico, una comunicazione verbale, un segnale gestuale o visivo (art.162 e Allegato XXIV del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.).

Tramite la segnaletica di sicurezza si fornisce un preciso ed immediato avvertimento all'operatore.

Il datore di lavoro fa ricorso alla segnaletica di sicurezza allo scopo di:

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	298

- avvertire di un rischio o di un pericolo le persone esposte;
- vietare comportamenti che potrebbero causare pericolo;
- prescrivere determinati comportamenti necessari ai fini della sicurezza;
- fornire indicazioni relative alle uscite di sicurezza;
- fornire altre indicazioni in materia di prevenzione e sicurezza.

Il datore di lavoro provvede affinché:

- il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza sia informato di tutte le misure adottate e da adottare riguardo alla segnaletica di sicurezza impiegata;
- i lavoratori siano informati di tutte le misure adottate riguardo alla segnaletica di sicurezza impiegata;
- il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza e i lavoratori ricevano una formazione adeguata sul significato della segnaletica di sicurezza soprattutto quando questa implica l'uso di gesti o di parole nonché i comportamenti generici e specifici da seguire.

Tutta la segnaletica di cantiere dovrà essere conforme alle prescrizioni riportate nel D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. I cartelli devono essere di dimensione adeguata alla distanza dalla quale debbono essere percepiti, puliti, ben visibili, fissati in modo adeguato, limitati alle reali necessità informative e continuamente aggiornata al progredire dei lavori.

Le indicazioni generali vanno collocate all'esterno del cantiere, le indicazioni specifiche sulle singole macchine o sul sito ove avvengono le lavorazioni. In nessun caso la segnaletica può essere ritenuta sostitutiva dei dispositivi di sicurezza richiesti.

Con riferimento alle tipologie sopra descritte, in cantiere si dovranno prevedere almeno i seguenti cartelli:

Tipologia	Indicazione	Collocazione
Divieto	Vietato fumare	Aree di deposito e di lavorazione con presenza di materiali infiammabili e/o a rischio esplosione
	Vietato spegnere con acqua	In particolare, sui quadri elettrici
	Vietato l'accesso	Ingressi al cantiere
Avvertimento	Non rimuovere le protezioni	Macchine e apparecchiature dotate di dispositivi di protezione (sega circolare, piegaferri, ecc.)
	Tensione elettrica	Sui quadri elettrici ed ovunque si trovino parti in tensione accessibili (lavori in prossimità di linee elettriche aeree, interrate scoperte, ecc.)
	Acqua non potabile	Punti di erogazione di acqua non potabile
	Pericolo caduta dall'alto	Sui ponteggi in allestimento e su strutture in costruzione
	Scavi aperti	In prossimità di scavi
	Materiale infiammabile	Depositi di materiali infiammabile
	Materiale esplosivo	Depositi di materiale esplosivo
	Carichi sospesi Caduta oggetti dall'alto	Aree di costruzione di strutture in elevazione ed interrate
	Mezzi in movimento	Lungo i percorsi carrabili e nelle aree di movimentazione materiali
	Indicazione presenza cantiere	In prossimità degli accessi del cantiere su strada.
Prescrizione	Transito mezzi pesanti	In prossimità degli accessi del cantiere su strada.
	Protezione occhi	Aree di preparazione calcestruzzi e malte, di lavorazione armature e casseri
	Protezione capo	Aree di stoccaggio, di lavorazione in presenza di carichi sospesi ed all'interno di scavi
	Protezione vie respiratorie	Aree di preparazione calcestruzzi e malte, di lavorazione armature in



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	299

Tipologia	Indicazione	Collocazione
		legno, nelle aree degli sbancamenti, nelle aree di lavorazione al chiuso con produzione di polveri
Prescrizione	Protezione mani/piedi	Aree di stoccaggio, di preparazione calcestruzzi e malte, di lavorazione armature e casseri
	Protezione udito	Nelle aree con presenza di attrezzature e macchinari ad elevata rumorosità (aree di demolizione, lavorazione casseri, scavo, di lavorazione del ferro e del legno, di preparazione calcestruzzi e malte, ecc.)
	Veicoli a passo d'uomo	Ingresso di cantiere, lungo i percorsi carrabili
Salvataggio	Vie d'esodo uscite di sicurezza	In corrispondenza delle vie d'esodo e delle uscite di sicurezza
	Cassetta di pronto soccorso	In corrispondenza del luogo in cui è conservata la cassetta di PS
Antincendio	Estintore	In corrispondenza degli estintori.

Inoltre:

- il posizionamento e la successiva rimozione del segnale dovranno essere programmati secondo le fasi lavorative;
- il numero dei segnali non dovrà essere eccessivo; i segnali non vanno installati «ammassati» per consentirne l'identificazione e la leggibilità;
- l'altezza e la posizione del segnale dovrà essere studiata in funzione di ostacoli ed illuminazione;
- la dimensione del segnale dovrà essere scelta in funzione della prevista distanza di percezione del messaggio (Norme UNI, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- dovranno essere installati in ingresso alle zone di rischio i segnali di rischio generici in prossimità del rischio quelli specifici;
- i materiali costituenti i segnali dovranno essere del tipo luminescente, riflettente o con fonte propria se l'illuminazione può risultare insufficiente;
- i segnali dovranno anche essere studiati in funzione delle limitazioni percettive (ad es. utilizzo di DPI);
- la segnaletica in prossimità di aree ferroviarie dovrà essere realizzata in modo tale da non interferire con il segnalamento ferroviario ed in genere con l'esercizio ferroviario (in tal senso dovrà essere sottoposta preliminarmente ai responsabili territoriali di RFI).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	300

18 DOCUMENTI, PROCEDURE E MODULISTICA

18.1 VERIFICA DELL'ADEMPIMENTO DA PARTE DELL'IMPRESA ESECUTRICE DEGLI OBBLIGHI DI SICUREZZA

L'Appaltatore dovrà essere in possesso della documentazione comprovante l'avvenuto adempimento degli obblighi derivanti dalle norme vigenti sulla sicurezza del lavoro, in particolare in fase di gara dovrà, mediante apposita autocertificazione, attestare quanto sopra facendo riferimento a documentazioni e date oggettivamente riscontrabili; l'autocertificazione a firma del titolare/legale rappresentante dell'impresa esecutrice dovrà contenere l'impegno a mettere a disposizione della stazione appaltante in fase di gara e del CSE in fase esecutiva tutta la documentazione comprovante il rispetto delle norme di sicurezza.

L'autocertificazione, oltre a dichiarare l'avvenuto rispetto degli obblighi contributivi e assistenziali previsti da norme e contratti applicabili, dovrà certificare almeno i seguenti argomenti:

- nomina del responsabile del servizio di prevenzione e protezione, art.17, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- nomina del medico competente, art. 18, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- nomina, da parte dei lavoratori, del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, art. 47 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- avvenuta formazione del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RLS), artt. 37 e 47, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- avvenuta consultazione del RLS in merito alla predisposizione del documento di valutazione dei rischi, predisposizione del piano di formazione, modifiche tecniche e organizzative, ecc., art. 18 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- nomina degli addetti alle emergenze, antincendio, pronto soccorso art. 18, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- avvenuta formazione degli addetti alle emergenze antincendio, pronto soccorso art. 37, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- effettuazione dell'informazione dei lavoratori, art. 36, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- effettuazione della formazione dei lavoratori neoassunti e/o per cambio di mansioni, art. 37, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- dotazione dei lavoratori dei DPI necessari a svolgere in sicurezza le loro mansioni; DPI conformi al Titolo III Capo II art. 74 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- le macchine e le attrezzature sono sottoposte a manutenzione programmata e verifiche periodiche così come previsto dall'art.71 comma 8 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- avvenuta trasmissione prima dell'inizio dei lavori del piano di sicurezza alle imprese esecutrici e agli eventuali lavoratori autonomi, art. 101 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- avvenuta ricezione dei POS di ciascuna impresa subappaltatrice e verifica della congruenza rispetto al proprio, nei tempi previsti all'art. 101 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. che verrà poi trasmesso al Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione;
- le imprese subappaltatrici vengono informate sui rischi presenti in cantiere, art. 26, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	301

- per le imprese subappaltatrici vengono effettuate le verifiche sull' idoneità tecnico-professionale, art. 36, D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;

In fase di realizzazione delle opere dovrà indicare nel POS in modo dettagliato gli obblighi cui si è adempiuto con i riferimenti oggettivi a nomi, date, documenti ecc. che verranno messi a disposizione dello stesso CSE.

18.2 DOCUMENTAZIONE PRESENTE IN CANTIERE

Ogni Impresa esecutrice dovrà mantenere in cantiere, a disposizione degli Organi di Vigilanza, nonché dei funzionari della Committenza e del Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione CSE, la documentazione relativa alla sicurezza, come indicato nel presente Piano, predisposta sin dall' inizio dei lavori ed aggiornata secondo le esigenze imposte da eventuali integrazioni al Programma lavori.

Questa documentazione, nel corso dei lavori, potrà essere integrata dalle note e/o prescrizioni, verbali di sopralluogo, verbali di riunione, schede di coordinamento settimanali ecc., emessi e/o inviate dal/al CSE.

Il CSE dovrà verificare che l'Appaltatore abbia adeguatamente previsto le modalità per l'archiviazione, la consultazione, la revisione e la reperibilità in cantiere dei documenti inerenti alla sicurezza dei lavoratori che a titolo non esaustivo si riportano di seguito:

18.2.1 Documentazione relativa agli obblighi del Committente che deve essere conservata in Cantiere a cura dell'Impresa Appaltatrice

- Lettera di comunicazione all'Impresa Appaltatrice del nominativo del Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione;
- la copia della Notifica preliminare inviata agli Organi di competenza, ASL, direzione provinciale e prefetto del lavoro territorialmente competenti ai sensi dell'art 99 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., allegato XII;
- il Piano di Sicurezza e di Coordinamento (art. 100 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.) predisposto dal Coordinatore per la Sicurezza per la Progettazione, firmato dalla stessa Impresa Appaltatrice per accordo e accettazione; con gli aggiornamenti e le prescrizioni assegnate dal Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione dei lavori;
- il Fascicolo con le caratteristiche dell'Opera previsto dall'art. 91 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i. e redatto secondo l'Allegato XVI).

18.2.2 Documentazione relativa agli obblighi a carico dell'Impresa Appaltatrice

- Copia dei contratti di subappalto per la parte relativa agli obblighi per la sicurezza. Tutti i contratti devono evidenziare i relativi costi della sicurezza;
- la lettera di nomina del Direttore di Cantiere e del Preposto per la Sicurezza, entrambi, nei rispettivi ambiti muniti di poteri patrimoniali e/o disciplinari per la sicurezza ai sensi del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	302

- la comunicazione alla A.S.L. ed all’Ispettorato del Lavoro del nominativo del Responsabile dell’Impresa esecutrice in Cantiere (Direttore di Cantiere) corredata dalla Dichiarazione sull’idoneità e dal curriculum professionale;
- la copia della lettera di designazione degli addetti alla gestione del primo soccorso, almeno un addetto per ciascun luogo di lavoro;
- la copia della lettera di designazione degli addetti alla gestione degli incendi ed evacuazione di emergenza;
- la copia della lettera di designazione del Responsabile del Servizio di Prevenzione e protezione RSPP con la copia documentazione attestante il possesso dei requisiti per svolgere la funzione;
- dichiarazione di non essere in oggetto di provvedimenti di sospensione o di interdizione di cui all’art. 14 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- dichiarazione prevista dall’art.90 comma9 lettera b del D. Lgs. 81/2008 concernente l’organico medio annuo;
- la copia della documentazione di avvenuta denuncia agli Enti Previdenziali, inclusa la Cassa Edile, Assicurativi e Antinfortunistici;
- la copia del Libro Unico;
- ricevuta della consegna della tessera di riconoscimento, con fotografia, riportante i dati dell’Impresa, generalità e qualifica del lavoratore;
- il Registro della presenza dei lavoratori in Cantiere per le Imprese con meno di 10 dipendenti;
- il Piano Operativo di Sicurezza dell’Impresa Affidataria (art. 89 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- i Piani Operativi di Sicurezza delle Imprese esecutrici e delle Imprese subappaltatrici nonché dei fornitori d’opera;
- documentazione relativa alla attuazione degli obblighi di cui all’articolo 97 a carico dell’Impresa affidataria: verifica della idoneità tecnico professionale delle Imprese esecutrici/subappaltatrici secondo l’allegato XVII – vigilanza sulla sicurezza dei lavori affidati e sull’applicazione del PSC – coordinamento delle misure di cui agli articoli 95 e 96 a carico delle imprese esecutrici;
- documentazione relativa alla attuazione degli obblighi di cui all’articolo 97 a carico dell’Impresa affidataria: verifica della idoneità tecnico professionale dei lavoratori autonomi secondo l’allegato XVII;
- dichiarazione di aver adempiuto alle disposizioni di cui all’articolo 17 comma 1, lettera a), all’articolo 18, comma 1, lettera z), e all’articolo 26, commi 1, lettera b), e 3. con la redazione del piano operativo di sicurezza e con di accettazione da parte di ciascun datore di lavoro delle imprese esecutrici del piano di sicurezza e di coordinamento di cui all’articolo 100;
- il documento di valutazione del rischio rumore e redazione del relativo rapporto corredata da valutazioni e prescrizioni del Medico Competente e dell’informazione specifica ai lavoratori esposti;
- il documento di valutazione del rischio vibrazione e redazione del relativo rapporto corredata da valutazioni e prescrizioni del Medico Competente e dell’informazione specifica ai lavoratori esposti;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	303

- il documento di valutazione del rischio chimico e redazione del relativo rapporto corredato da valutazioni e prescrizioni del Medico Competente e dell'informazione specifica ai lavoratori esposti;
- le schede di sicurezza relative alle sostanze chimiche e/o preparati pericolosi eventualmente utilizzati redatte conformemente all'art. 11 del D.M. 28.01.92 con eventuali prescrizioni del Medico Competente;
- il piano per la gestione delle emergenze riferito alle diverse aree di lavoro corredato da valutazioni e prescrizioni del Medico Competente e dell'informazione specifica ai lavoratori esposti;
- la copia della lettera d'incarico del Medico Competente firmata per accettazione e con periodo di validità;
- la copia dei giudizi di idoneità dei lavoratori per la specifica mansione ricoperta, rilasciati dal Medico Competente;
- la copia del registro delle visite periodiche programmate dal Medico Competente (art. 41 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- la copia del registro delle vaccinazioni antitetaniche (L. 292 del 5 marzo 1963);
- la copia del libro delle denunce di infortunio e di malattia professionale;
- le schede personali di assegnazione dei D.P.I. e delle relative schede tecniche;
- gli attestati relativi a:
 - formazione ed informazione specifica ed addestramento dei lavoratori riguardante i rischi relativi alla mansione svolta nel singolo Cantiere e l'uso delle attrezzature;
 - formazione degli addetti alle squadre di primo soccorso;
 - formazione degli addetti delle squadre di emergenza incendi ed evacuazione;
 - formazione del Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RLS);
 - formazione degli addetti e dei preposti impegnati nella eventuale realizzazione dei ponteggi come previsto dall'art. 136, comma 6, del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
 - formazione ed istruzioni al gruista;
 - formazione ed istruzioni degli operatori di macchine ed attrezzature.
- i verbali relativi a:
 - designazione del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza; nel caso non sia stato eletto, documentazione con la quale l'Impresa dimostra che ha informato i lavoratori del loro diritto ad eleggere il RLS e nel caso di non elezione lettera di comunicazione all'INAIL;
 - riunioni periodiche dello staff per la sicurezza (art. 92 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
 - informazione con le imprese esecutrici o prestatori d'opera dai quali risultino le misure adottate per l'eliminazione dei rischi derivanti dalla concomitanza fra le attività di vari soggetti presenti in Cantiere;
 - alle visite di ispezione degli Organi di Vigilanza (DPL e ASL);
 - avvenuta consultazione del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	304

- formazione sui rischi specifici cui è esposto in relazione all'attività svolta, alle normative di sicurezza nonché alle disposizioni e ai regolamenti di RFI per i lavori in presenza di linee ed apparecchiature elettriche aeree sotto tensione ed in presenza dell'esercizio ferroviario.
- denuncia di installazione e richiesta di verifica periodica apparecchi di sollevamento soggetti a montaggio - Gru a Torre - Art. 71 comma 11 ed Allegato VII D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- dichiarazione di corretta installazione e montaggio della gru secondo le istruzioni d'uso impartite dal Costruttore dell'apparecchio e sotto la direzione di un Tecnico qualificato;
- piano di coordinamento delle gru in caso di interferenza (Allegato VI punto 3.2.1. del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- la copia dei libretti dei mezzi e delle attrezzature soggette ad omologazioni, collaudo e verifica periodica, corredati dai certificati di 1° collaudo e dalle schede di manutenzione periodica;
- la documentazione di prima verifica da parte dell'INAIL per apparecchi di sollevamento di portata superiore a 200 kg;
- schede di verifica trimestrale di funi e catene degli apparecchi di sollevamento;
- libretto del ponteggio con autorizzazione ministeriale e copia del disegno esecutivo;
- progetto per ponteggi di altezza superiore a 20 metri o montati in difformità dello schema autorizzato;
- il Piano di montaggio, uso e smontaggio (Pi.M.U.S.) dei ponteggi eventualmente utilizzati in Cantiere (art. 134 D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.);
- i manuali di uso e manutenzione di attrezzature e utensili, con riferimento alla legislazione antinfortunistica;
- le schede di manutenzione programmata di macchinari e attrezzature;
- la dichiarazione di conformità dell'impianto elettrico provvisorio di Cantiere completo di relazione con la tipologia dei materiali utilizzati e dello schema di impianto (DM 37/08);
- la dichiarazione di conformità degli impianti di messa a terra e di protezione dalle scariche atmosferiche;
- verbali delle verifiche periodiche degli impianti elettrici e degli impianti di messa a terra;
- la planimetria del Cantiere con la disposizione delle opere provvisorie, indicante i principali dispositivi di sicurezza collettiva ed i locali adibiti ad infermeria, primo soccorso e visite mediche con l'ubicazione delle cassette di pronto soccorso;
- la planimetria indicante la collocazione sul territorio delle strutture pubbliche di pronto soccorso con i percorsi privilegiati per raggiungerle;
- la copia della denuncia annuale dei rifiuti;
- il contratto per lo smaltimento dei rifiuti.

18.2.3 Documentazione relativa agli obblighi a carico del Lavoratore autonomo

- Attestati relativi alla propria formazione;
- certificati di idoneità sanitaria;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	305

- documento Unico di regolarità contributiva;
- elenco dei DPI di cui è fornito;
- specifica documentazione attestante la conformità di macchine ed attrezzature.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	306

19 GESTIONE DEL PIANO DI SICUREZZA

19.1 MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL PSC

Il PSC dovrà essere modificato e/o integrato a seguito di eventuali:

- proposte di integrazione da parte delle imprese esecutrici, dirette a migliorare la sicurezza in cantiere sulla base della propria esperienza. (tali aggiornamenti avverranno solo dopo che l'impresa esecutrice avrà proposto formalmente la documentazione delle modifiche al PSC approvate dal CSE). In nessun caso le eventuali integrazioni possono giustificare modifiche o adeguamento dei prezzi pattuiti.
- modifiche del Programma dei Lavori in relazione all'evoluzione dei lavori;
- modifiche dello stato dei luoghi;
- entrata in vigore di norme, leggi o regolamenti, anche regionali;
- introduzione di opere aggiuntive e/o modifiche tipologiche/progettuali alle opere in corso (il CSE valuterà la necessità di ricorrere al supporto del Progettista/CSP).

Le disposizioni di cui sopra non si applicano ai lavori la cui esecuzione immediata è necessaria per prevenire incidenti imminenti o per organizzare urgenti misure di salvataggio.

19.2 VERIFICA DEI PIANI OPERATIVI DI SICUREZZA (POS) ED INTEGRAZIONE DEI PSC

Il Piano Operativo di Sicurezza è il documento che il datore di lavoro dell'impresa esecutrice redige, in riferimento al singolo cantiere interessato, ai sensi dell'articolo 17 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..

In accordo con l'art. 101 dello stesso decreto, prima dell'inizio dei rispettivi lavori ciascuna impresa esecutrice dovrà trasmettere il proprio POS all'impresa affidataria, la quale, previa verifica della congruenza rispetto al proprio, lo trasmetterà al CSE. I lavori avranno inizio solo dopo l'esito positivo delle suddette verifiche che dovranno essere effettuate tempestivamente e comunque non oltre 15 giorni dall'avvenuta ricezione.

Il POS redatto dall'Impresa dovrà contenere le seguenti informazioni (Allegato XV del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.):

- a) i dati identificativi dell'impresa esecutrice, che comprendono:
 1. il nominativo del datore di lavoro, gli indirizzi ed i riferimenti telefonici della sede legale e degli uffici di cantiere;
 2. la specifica attività e le singole lavorazioni svolte in cantiere dall'impresa esecutrice e dai lavoratori autonomi sub-affidatari;
 3. i nominativi degli addetti al pronto soccorso, antincendio ed evacuazione dei lavoratori e, comunque, alla gestione delle emergenze in cantiere, del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, aziendale o territoriale, ove eletto o designato;
 4. il nominativo del medico competente ove previsto;
 5. il nominativo del responsabile del servizio di prevenzione e protezione;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	307

6. i nominativi del direttore tecnico di cantiere e del capocantiere;
7. il numero e le relative qualifiche dei lavoratori dipendenti dell'impresa esecutrice e dei lavoratori autonomi operanti in cantiere per conto della stessa impresa;
- b) le specifiche mansioni, inerenti alla sicurezza, svolte in cantiere da ogni figura nominata allo scopo dall'impresa esecutrice;
- c) la descrizione dell'attività di cantiere, delle modalità organizzative e dei turni di lavoro;
- d) l'elenco dei ponteggi, dei ponti su ruote a torre e di altre opere provvisorie di notevole importanza, delle macchine e degli impianti utilizzati nel cantiere;
- e) l'elenco delle sostanze e preparati pericolosi utilizzati nel cantiere con le relative schede di sicurezza;
- f) l'esito del rapporto di valutazione del rumore;
- g) l'individuazione delle misure preventive e protettive, integrative rispetto a quelle contenute nel PSC quando previsto, adottate in relazione ai rischi connessi alle proprie lavorazioni in cantiere;
- h) le procedure complementari e di dettaglio, richieste dal PSC quando previsto;
- i) l'elenco dei dispositivi di protezione individuale forniti ai lavoratori occupati in cantiere;
- j) la documentazione in merito all'informazione ed alla formazione fornite ai lavoratori occupati in cantiere.

Inoltre, è richiesto:

- consistenza media del personale dell'impresa in cantiere (con indicazione della corrispondenza o meno di quanto previsto dal PSC in termini di valutazione uomini/giorni);
- programma lavori di dettaglio con indicazione delle singole fasi operative e delle eventuali lavorazioni in subappalto interferenti;
- indicazione delle lavorazioni affidate in subappalto e nominativi delle imprese designate per tali lavori (da aggiornare in corso d'opera);
- planimetrie quotata del cantiere con indicazione di:
 - baraccamenti;
 - servizi igienici;
 - posizione cassetta/e di P.S.;
 - telefono/i di emergenza;
 - quadro elettrico generale e sottoquadri;
 - eventuali sottoservizi individuati o previsti;
 - posizione cartellonistica di sicurezza;
 - aree destinate a parcheggi, aree di manovra, aree di stoccaggio materiali;
 - piste di cantiere;
 - eventuali piste dedicate all'emergenza;
 - recinzioni (caratteristiche tipologiche e strutturali).
- elenco delle macchine, attrezzature ed opere provvisorie con individuazione di una procedura per:
 - la consultazione della documentazione relativa (libretti, dichiarazione di conformità, verifiche periodiche, ecc.);
 - il loro corretto utilizzo;
 - il programma di manutenzione;



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	308

- il sistema di identificazione adottato (società di appartenenza ecc.);
- il controllo dell'idoneità dei mezzi delle ditte subappaltatrici;
- individuazione di una procedura in merito al sistema di identificazione del personale (tesserino o simili).
- elenco dei DPI messi a disposizione del personale (con programma di verifica periodica dei verbali di consegna);
- indicazione dell'attività formativa attuata in favore di:
 - Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione;
 - addetti ai Servizi di protezione, antincendio, evacuazione e pronto soccorso;
 - rappresentanti dei lavoratori.
- individuazione ed analisi di dettaglio delle fasi lavorative (con disegni schematici delle lavorazioni);
- individuazione dei rischi specifici (dopo attenta analisi del piano di sicurezza e di coordinamento dell'opera);
- individuazione delle eventuali misure di prevenzione adottabili in riferimento alla specificità delle lavorazioni e delle scelte autonome dell'Impresa;
- considerazioni relative alla programmazione periodica delle riunioni di coordinamento;
- considerazioni e motivazioni in merito all'adozione di misure e scelte autonome/differenti da quelle previste dai Piani di Sicurezza;
- verifica da parte dell'impresa dei contenuti minimi dei POS prodotti dalle imprese in subappalto (che conterranno gli stessi elementi richiesti per l'impresa principale con esclusione di quelli non di propria pertinenza).



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	309

20 ELENCO NORMATIVA SICUREZZA

Si riportano qui di seguito i riferimenti delle principali leggi nazionali in materia di sicurezza e igiene del lavoro.

- D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..
- D. Lgs. 50/2016 e s.m.i..
- DPR 207/2010 per la parte ancora in vigore.
- L. 191/74.
- DPR 469/79.

Inoltre, quando esplicitamente richiamate da documenti nazionali (es. Decreti ANSF) ed internazionali (es. Specifiche Tecniche di Interoperabilità) cogenti, l'applicazione di standard tecnici emanati dagli enti di normazione diventa obbligatoria (a titolo di esempio, le norme CEI/EN relative a prodotti, processi e impianti elettrici, le norme UNI/EN relative ai settori industriali, commerciali e del terziario, ecc.).

Va considerata ogni altra omologazione, prescrizione, regolamentazione e raccomandazione emanata da Enti Titolari (VV.F., ASL, ARPA, INAIL, Comuni, Regione, Direzione Provinciale del Lavoro, Sovrintendenza Beni Archeologici Territorialmente competente, ecc.). Per la stesura del presente PSC sono stati inoltre utilizzati contenuti dei principali documenti pubblici dell'INAIL (Quaderni Tecnici e Linee Guida).

Il rispetto delle norme è inteso nel senso più restrittivo, quindi non solo per la realizzazione dei lavori, ma anche per ogni singolo componente utilizzato. Qualora nel corso dei lavori fossero promulgate nuove norme e/o regolamenti, si dovrà provvedere all'adeguamento dei provvedimenti adottati per la sicurezza.

Si elencano di seguito le principali normative RFI vigenti al momento della redazione del presente PSC:

20.1.1.1 Normativa RFI

- Istruzione per la protezione dei cantieri operanti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale (aggiornata alle più recenti Disposizioni RFI).
- Istruzione per la Circolazione dei Mezzi d'Opera Ferroviari utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (aggiornata alle più recenti Disposizioni RFI).
- Regolamento sui segnali in uso sull'Infrastruttura ferroviaria nazionale.



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	310

21 ACRONIMI

- CSP: Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione.
- CSE: Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.
- RdL: Responsabile dei Lavori.
- PM: Project Manager.
- PE: Project Engineer.
- RTI: Raggruppamento Temporaneo di Imprese.
- RFI: Rete Ferroviaria Italiana.
- GI: Gestore dell’Infrastruttura.
- DL: Direttore Lavori.
- PSC: Piano di Sicurezza e Coordinamento.
- POS: Piano Operativo di Sicurezza.
- DVR: Documento di Valutazione dei Rischi.
- DUVRI: Documento Unico per la Valutazione dei Rischi da Interferenza.
- PIMUS: Piano per l’Installazione e il Montaggio, Uso e Smontaggio dei ponteggi.
- INAIL: Istituto Nazionale per l’Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro.
- ASL: Azienda Sanitaria Locale.
- ARPA: Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale.
- RSPP: Responsabile Servizio di Prevenzione e Protezione.
- ASPP: Addetto Servizio di Prevenzione e Protezione.
- DPI: Dispositivo di Protezione Individuale.
- DPC: Dispositivo di Protezione Collettiva.
- SELV: Safety Extra Low-Voltage.
- MCA: Materiali Contendenti Amianto.
- ATI: Associazione Temporanea di Imprese.
- RUMO: Registro Unico Mezzi d’Opera.
- IPC: Istruzione per la Protezione dei Cantieri.
- ICMO: Istruzione per la Circolazione dei Mezzi d’Opera ferroviari.
- MOF: Mezzi d’Opera Ferroviario.
- IS: Segnalamento.
- TE: Trazione Elettrica.
- TLC: Telecomunicazioni.
- LFM: Luce e Forza Motrice.
- BOE/BST: Bonifica Ordigni Esplosivi/Bonifica Sistemica Terrestre.
- BCM: Bonifica Campi Minati.
- SCMT: Sistema Controllo Marcia Treno.
- ERMTS: European Rail Traffic Management System.
- FFP: Filtering Facepiece Particles.
- AP: Apprestamenti.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	311

- IF: Interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti.
- IM: Impianti di terra e di protezione contro le scariche atmosferiche, impianti antincendio, impianti di evacuazione fumi.
- MC: Misure di coordinamento relative all'uso comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva.
- MP: Misure preventive e protettive e dispositivi di protezione individuale eventualmente previsti nel psc per lavorazioni interferenti.
- MS: Mezzi e servizi di protezione collettiva.
- PR: Procedure contenute nel psc e previste per specifici motivi di sicurezza.
- PEI: Persona Idonea (ai sensi delle norme CEI).
- PES: Persona Esperta (ai sensi delle norme CEI).
- PAV: Persona Avvertita (ai sensi delle norme CEI).
- PEC: Persona Comune (ai sensi delle norme CEI);
- PPM: Posto Periferico Multistazione;
- PPT: Posto Periferico Tecnologico;
- SSE: Sottostazione Elettrica.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	312

22 ALLEGATI

22.1 ESEMPIO ORDINE DI SERVIZIO



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	313



PM NO. NA,
AV/AC RM-NA
E NA-BA,
NA-BATT-REAL.
NO.NA, RM-NA, NA-BA, FALC.-FG, NA-BAT.
Data: 20.02.2020
Prot: AGCS.RNBF.RE.0014155.20.U
Scenario: IF1K (IF15.1R01)

IF1K R01 C37 RK 31 01 SZ 0819A

ORDINE DI SERVIZIO PER LA SICUREZZA N° 819

del 20/02/2020

LINEA: NAPOLI-BARI
COMMESSA: IF1K SOTTOCOMMESSA: 1R01
OGGETTO: Itinerario Napoli Bari – Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la realizzazione della linea ferroviaria Napoli - Bari, tratta Cancello - Frasso Telesino.
CONTRATTO: n.06/2017 del 22/12/2017

SI PREGA DI RESTITUIRE, A STRETTO GIRO DI POSTA, IN SEGNO DI RECEVUTA, L'UNITO TALLONCINO (ODS-a), DATATO E FIRMATO.

Spett/le

e p.c. Direttore Lavori

Responsabile dei Lavori

Oggetto: **Disposizioni per la sicurezza in cantiere**
Verbale di Riunione di Coordinamento (VRC) n° 74

Si trasmette, in allegato, il Verbale di Riunione e di Coordinamento per la Sicurezza in Cantiere (VRC) n° 74 data odierna.

S'invita codesto appaltatore, a provvedere affinché ci sia la massima diffusione dei contenuti e verifica costante di ottemperanza alle disposizioni impartite.

Il Coordinatore per la Sicurezza
in fase di Esecuzione Lavori

Allegati: VRC n° 74 del 20.02.2020



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	314



IF1K R01 C37 RK 31 01 SZ 0819A

Timbro dell'Impresa Affidataria	
	A: ITALFERR S.p.A. Direzione Lavori Cancello-Frasso Telesino c. a. CSE Via Porzio n. 4 Centro Direzionale – Isola A.7 80143 NAPOLI
ORDINE DI SERVIZIO PER LA SICUREZZA 819	del 20/02/2020

LINEA: NAPOLI-BARI
COMMESSA: IF1K SOTTOCOMMESSA: 1R01
OGGETTO: Itinerario Napoli Bari – Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori per la realizzazione della linea ferroviaria Napoli - Bari, tratta Cancello - Frasso Telesino.
CONTRATTO: n.08/2017 del 22/12/2017

DICHIARO DI AVER RICEVUTO

L'ORDINE DI SERVIZIO PER LA SICUREZZA N° 819 del 20/02/2020

Oggetto: Disposizioni per la sicurezza in cantiere
Verbale di Riunione di Coordinamento (VRC) n° 74

Anticipato via @ pari data

....., li.....

IMPRESA AFFIDATARIA / IMPRESA ESECUTRICE

.....



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	315

22.2 ESEMPIO VERBALE RIUNIONE DI COORDINAMENTO



ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 1 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

LINEA: NAPOLI-BARI TRATTA: CANCELLO-FRASSO
COMMESSA: IF15 SOTTOCOMMESSA: 1R01
OGGETTO: ITINERARIO NAPOLI BARI – PROGETTAZIONE ESECUTIVA ED ESECUZIONE DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA NAPOLI - BARI, TRATTA CANCELLO - FRASSO TELESINO.
CONTRATTO: N° 06/2017 del 22/12/2017

VERBALE N° 74 DI RIUNIONE DI COORDINAMENTO PER LA "SICUREZZA CANTIERE"

Luogo e data di riunione: Sant'Agata de' Goti 20/02/2020	Data di emissione: 20/02/2020
Presenti:	Distribuzione: a tutti i partecipanti esteso a: DL RDL UO FOSMIS

OGGETTO:

Azioni
Tempi

Si è svolta, in data odierna, Riunione di Coordinamento n° 74 del 20/02/2020.
Scopo della riunione è quello di:
- definire le interferenze e le problematiche operative riscontrate durante le lavorazioni svolte da parte del e per esso dalle sue sub affidatarie nelle WBS attive;

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	316

ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 2 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

- discutere in merito alle lavorazioni programmate per la settimana prossima ventura, come da bisettimanale inviato, evidenziando eventuali problematiche riguardanti le eventuali interferenze tra le imprese operanti, piuttosto che le misure di prevenzione e protezione da porre in essere nel corso delle lavorazioni programmate.
- Assicurare la presenza su ogni area di cantiere la documentazione relativa al POS validato e successive integrazioni;
- Garantire la chiusura degli accessi alle aree di cantiere al termine della giornata lavorativa;
- Migliorare i servizi igienico assistenziali, in particolare assicurare n° 1 wc per ogni 10 addetti, n° 1 lavatoio ogni 5 addetti, e 1÷1,2 mq/addetto per servizi spogliatoio e refettorio;
- Sensibilizzare il personale tutto sull'obbligo assoluto di indossare i DPI in cantiere, con particolare riferimento al giubbotto alta visibilità, scarpe di sicurezza, casco, etc; si fa presente che la non osservanza delle disposizioni riguardanti l'uso corretto dei DPI comporterà **l'ammonizione scritta e, se reiterato per 3 volte, comporterà la richiesta di allontanamento dal cantiere, l'applicazione di sanzioni pecuniarie e l'allontanamento del preposto;**
- Garantire l'efficienza della **viabilità** di cantiere in ossequio a quanto previsto nel PSC e dalla normativa vigente (art. 108 D. Lgs 81/08 e ss.mm.ii.);
- Garantire e mantenere in efficienza la **segnaletica** di cantiere in ossequio a quanto previsto dal PSC e dalla normativa vigente;
- Garantire costantemente l'efficienza delle **recinzioni** di cantiere in ossequio a quanto previsto dal PSC e dalla normativa vigente (art. 109 D. Lgs 81/08 e ss.mm.ii.);
- Rispettare i limiti di velocità dei mezzi sulle piste di cantiere (*a passo d'uomo*);
- Assicurare in ogni WBS la presenza continua del preposto e degli addetti alle emergenze;
- Garantire l'attivazione dei sistemi di segnalazione dei mezzi d'opera, ossia cicalini di retromarcia, girofaro, considerato che si riscontrano puntualmente situazioni in cui detti dispositivi non vengono attivati o sono addirittura mancanti. Si sensibilizzano i preposti affinché verifichino, preventivamente all'ingresso in cantiere dei mezzi, l'ottemperanza a questa specifica disposizione;
- Assicurare, durante le lavorazioni in orario notturno con condizioni di scarsa illuminazione naturale, i lux adeguati così come già disposto con ODSS n° 491 del 03/10/2019.

Si ricorda a carattere generale, che su tutto il cantiere operano la per le attività di Laboratorio, per i servizi di topografia e per la fornitura di calcestruzzo, addetto al trasporto materiali in regime di rifiuti provenienti dalle aree WBS GA02, IN02 e TR07, addetto al trasporto di cemento sfuso, addetti alla fornitura di acciaio.

LAVORAZIONI DELLA SETTIMANA IN CORSO

- **WBS "DE49-50"**: nessuna attività;
- **WBS "DE42"**: nessuna attività;
- **WBS "TR13A"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "VI01"**: operano
nulla da segnalare;
- **WBS "VI02"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS RI20**: opera nulla da segnalare;
- **WBS TR11**: opera ; nulla da segnalare;



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	317



ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 3 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

- **WBS TR12**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "TR13B"**: nessuna attività;
- **WBS RI22**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "RI02"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "RI17"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "TR01"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "FA04"**: nessuna attività;
- **WBS "TR02"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "IN01"**: nessuna attività;
- **WBS "GA01"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "NR02"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "GN01"- Innesto Galleria di linea- lato Benevento e Lato Cannello**: si segnala la presenza in cantiere di ;
 (nulla da segnalare.
- **WBS "CO2L2"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "GN03"**: operano ; per attività di monitoraggio; nulla da segnalare;
- **WBS "CO3L2"**: nessuna attività;
- **WBS "GA02"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "TR03"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "RI19"**: nessuna attività;
- **WBS "IN02"**: nessuna attività;
- **WBS "VI04"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "VI05"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "DE16"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "RI05"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "DE17"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "DE18"**: nessuna attività;
- **WBS "VI06"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "VI03"**: attività sospesa;
- **WBS "VI07"**: operano ; nulla da segnalare;
- **WBS "IV04"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "IF30-04"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "VI08"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "SL06"**: attività sospesa;
- **WBS "RI24"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "TR06"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "NR06-IF20"**: opera ; nulla da segnalare;
- **WBS "SL07"**: nessuna attività;
- **WBS "DE22"**: nessuna attività;
- **WBS "DE23"**: nessuna attività;
- **Area tecnica "DT01-L1"**: opera ; nulla da segnalare.

LAVORAZIONI SETTIMANA N° 09 dal 24 Febbraio al 01 Marzo 2020

- **WBS "DE49-50"**: opererà per la rimozione del materiale proveniente dalle demolizioni, previo coordinamento da parte di ; vista la presenza contemporanea di

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	318

ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 4 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

- **WBS "DE42"**: opererà per la rimozione del materiale proveniente dalle demolizioni, previo coordinamento da parte di vista la presenza contemporanea di Furino;
 - **WBS "TR13A"**: opera per la rimozione dei rifiuti e m.c.a. con accesso da via Cannello; opererà con accesso da via Cannello, attestandosi alla DE42, per la rimozione del materiale ivi depositato temporaneamente, previo opportuno coordinamento da parte del consorzio con la ditta attualmente operante sulla stessa WBS;
 - **WBS "VI01"**: opererà con realizzazione fondazioni concii dal 2 al 5 con assistenza archeologica da parte di opere in elevazione a partire dal concio n° 10 al n° 19; sarà presente personale della coordinato dalla SpA nel ruolo di Direzione Lavori e Gestione della Sicurezza, che operano per conto di Detto personale effettuerà il trasporto delle tubazioni occorrenti per la deviazione del metanodotto. Dette attività sono state coordinate con apposito VRC n° 29 del 21/08/2019; opererà per lo scavo cauto assistito con operatori di
 - **WBS "VI02"** eseguirà lo scavo dei plinti con scapitozzatura pali della pila 12, e scavo con scapitozzatura per successive prove di carico dei plinti 3-7-10-13 e spalla 2;
 - **WBS RI20**: Sarà completata la segregazione dell'area di deposito delle traverse a cura di opererà per scotico;
 - **WBS TR11**: opererà per la posa di materiale per la formazione della piattaforma ferroviaria in trincea;
 - **WBS TR12**: opererà per la posa di materiale per la formazione della piattaforma ferroviaria in trincea e scotico con assistenza archeologica di
 - **WBS "TR13B"**: nessuna attività;
 - **WBS RI22**: opererà per la posa di materiale per la formazione del rilevato ferroviario;
 - **WBS "RI02**: opererà posa dello strato anticapillare;
 - **WBS "RI17"**: proseguirà lo scotico e riempimento del cassonetto;
 - **WBS "RI01**: opererà per scotico e riempimento bonifica;
 - **WBS "TR01"**: opererà per scavi archeologici; opererà per manutenzione recinzioni;
 - **WBS "FA04"**: nessuna attività;
 - **WBS "TR02"**: opererà per esecuzione diaframmi; sarà presente per realizzazione dei cordoli guida per diaframmi; le attività non interferiranno tra di loro perché spazialmente e temporalmente sfalsati; procederà al riposizionamento dei cavi in quota (EL.12) a seguito di opportuna verbale di coordinamento preventivo;
 - **WBS "IN01"**: nessuna attività;
 - **WBS "GA01"**: opererà per l'esecuzione della paratia di pali; considerata la contiguità con la WBS TR02 le rispettive aree di lavoro di pertinenza delle imprese esecutrici verranno segregate così come da ODSS n° 817; opererà l'impresa per l'esecuzione del cordolo di coronamento sui pali di imbocco galleria, previa validazione del relativo POS;
 - **WBS "NR02"**: opererà per eseguire le attività di cantierizzazione, preordinata alla deviazione definitiva di Via delle Vigne, con attività di scotico e cassonetto stradale; dovrà procedersi al coordinamento per l'accesso in comune con il privato (Area 51);
- CRITICITA' SEGNALATE**
- Nessuna criticità segnalata.
 - **WBS "GN01-innesto Galleria di linea- lato Benevento e Lato Cannello"**: opereranno

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	319

ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA	REV	FOGLIO
PPA.0002540	B	5 DI 10

per la GN01 opererà per lo scavo e rivestimento 1^ Fase lato Cannello e lato Benevento, attività di monitoraggio ambientale in galleria - per il trasporto dello smarino - per la perforazione del fronte per la posa delle chiodature e dell'esplosivo - per installazione degli impianti elettrici - per la fornitura dello spritz-beton - per l'attività di monitoraggio - per attività topografiche - per attività di laboratorio - opererà per i consolidamenti in galleria lato Benevento.

Dette attività sono state coordinate con apposito verbale redatto in data 13/11/2019.

Per CO2L2:

continuerà la frantumazione dello smarino proveniente dalla galleria, e trasporto da parte di ;

provvederà alla frantumazione del materiale proveniente dallo scavo della galleria all'area di frantumazione presso CO2L2 e al trasporto presso i siti di destinazione, attività già coordinata con dedicato VRC n° 37 del 30/09/2019;

Gli impianti di trattamento delle acque installati nell'area di cantiere non potranno essere messi in esercizio fino alla consegna della documentazione ai sensi dell'art. 71 co 8 lett. a) del D.Lgs 81/08;

WBS "GN03": opererà per scavo della sezione A1 e realizzazione murette sez. C2; si prevede di eseguire lo scavo con esplosivo, per la fornitura di calcestruzzo e spritz-beton: sarà presente, con cadenza mensile, anche

coordinata, per le attività di monitoraggio in galleria dal preposto eseguirà i carotaggi per la determinazione dello spessore dello spritz-beton;

fornirà assistenza agli impianti in galleria;

Gli impianti di trattamento delle acque installati nell'area di cantiere non potranno essere messi in esercizio fino alla consegna della documentazione ai sensi dell'art. 71 co 8 lett. a) del D.Lgs 81/08;

Per CO3L2: eseguirà la frantumazione prevista con impianto di frantumazione su CO3L2, per poi trasportarlo presso i siti di destinazione.

CRITICITA' SEGNALATE

- **GN01:** eccessiva produzione di polveri durante lo scavo, si chiede al Capocantiere quali sono le azioni risolutive che intende intraprendere per la risoluzione dell'anomalia; il Capocantiere si impegna a gestire l'impianto di ventilazione così come progettato.
- **CO2L2:** Altezza eccessiva del cumulo smarino e stoccaggio oltre la barriera di sicurezza del fronte roccioso instabile; si resta in attesa di riscontro delle anomalie riscontrate e comunicare con ODSS n° 792 del 11/02/2020;
- **WBS "GA02":** opereranno per lo scavo di ribasso piano di lavoro e montaggio impianto di iniezione e posa tiranti previa validazione del POS; opererà per il completamento dei cordoli di coronamento sulla palificata; le attività non interferiranno tra loro in quanto sfalsate spazialmente e temporalmente;
- **WBS TR03":** opererà per la realizzazione dei cordoli di coronamento sui diaframmi realizzati con accesso dal varco n° 14;
- **WBS "RI19":** nessuna attività;
- **WBS "IN02":** a completamento dell'iter autorizzativo da parte della Sovrintendenza archeologica, subentrerà per completare lo scavo del tratto scatolare; terminato lo scavo da parte di subentrerà per esecuzione opere in c.a. di competenza;
- **WBS "VI04":** eseguirà attività per la modifica della viabilità relativa alla rotatoria di Valle di Maddaloni; a seguire realizzerà le opere accessorie per la definizione della nuova viabilità; proseguirà per la pavimentazione stradale; provvederà poi alla realizzazione della segnaletica orizzontale e apposizione



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	320



ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 6 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

della segnaletica verticale. Tutte queste attività verranno eseguite in ordine sfalsato tra di loro senza sovrapposizioni; per quanto attiene alle disposizioni di cui all'ODSS 732, data odierna, il Capocantiere di riferimento riferisce che le attività sono attualmente in corso di esecuzione;

Opera per esecuzione posa armatura e cassetatura plinti n° 1 e scavo e scapitozzatura plinto n° 3; provvederà allo smontaggio delle proprie macchine operatrici presso la pila n° 13;

- **WBS "VI05"**: con accesso comune dal varco n° 12 opera per allontanamento dello smarino; opererà per ripristino piste di cantiere e per scapitozzatura pali di sottofondazione del rilevato di approccio lato BN; con accesso dal varco n° 11; inoltre sarà presente sulla **WBS VI05C** per rialzo dei pali – rilevato di approccio, ribasso del piano per successiva scapitozzatura pali;
- **WBS "DE16"**: rimozione dei materiali provenienti dalla demolizione da parte di
- **WBS "RI05"**: Opererà per lo scotico e la bonifica del piano di posa del rilevato;

CRITICITA' SEGNALATE
Nessuna criticità segnalata.

- **WBS "DE17"**: procederà alla rimozione dei materiali provenienti dalla demolizione; opererà per la realizzazione dei pali della pila n° 10 e 11.
- **WBS "DE18"**: nessuna attività;
- **WBS "VI06"**: opererà per la realizzazione pali di contrasto della spalla 2 e pila n° 53; opererà per scavo archeologico presso le aree dalla pila n° 6 alla pila n° 9; per scavo e scapitozzatura pali delle pile n° 32, 33 e 46 e provvederà all'allontanamento dei materiali di risulta pali e la messa in sicurezza delle aree; opererà (varco n°8) per scavo e scapitozzatura pali della pila n° 26 e 14 e getto plinto n° 25 e montaggio ferro sulla pila n° 26; opererà per montaggio ferri di armatura del plinto n° 44 e 34 e getto magrone sul plinto n° 46, montaggio ferro dell'elevazione della pila n° 46 previa validazione del POS relativo; eseguirà il consolidamento delle pile da 36 a 39. Nel caso si presentassero esigenze diverse tali da provocare interferenze tra le lavorazioni citate, le stesse dovranno essere coordinate specificatamente;

L'accesso al cantiere, sia in uscita che in entrata, deve essere gestito con l'assistenza di movieri, considerata la scarsa visibilità per immergersi sulla strada provinciale adiacente.

- **WBS "VI03"**: attività sospesa;
- **WBS "VI07"**: opererà per la realizzazione del jet aroutina sulla pila n° 8; provvederà all'allontanamento dei materiali di risulta; provvederà al ripristino delle recinzioni sulla tratta; continuerà carico e trasporto in discarica dei rifiuti presenti nei pressi della spalla 1 e pila 1; opererà per la realizzazione dei pali dalla pila n° 3 e 1; opererà per la cantierizzazione per la realizzazione dei pali sulla spalla 2;
- **WBS "DE21"**: opererà per la demolizione dei manufatti, previa approvazione del piano di demolizione;
- **WBS "IV04"**: opererà per realizzazione pali pila n° 2; opererà presso la pila n° 1 previa autorizzazione da parte del Comune per la chiusura della strada pubblica;
- **WBS "IF30-04"**: provvederà alla messa in sicurezza delle aree interessate dalla realizzazione della viabilità locale alternativa;
- **WBS "VI08"**: opererà per realizzazione dei pali trivellati della pila 2 e a seguire pila n° 3;
- **WBS "SL06"**: nessuna attività;
- **WBS "RI24"**: opererà per lo scarico del materiale per la realizzazione del rilevato;

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	321

ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 7 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

- **WBS "TR06"**: opererà per scavo trincea;
 - **WBS "NR06-IF20"**: opererà : per la realizzazione dei sottoservizi previo conseguimento delle autorizzazioni amministrativa e validazione POS;
 - **WBS "SL07"**: nessuna attività;
 - **WBS "DE22"**: provvederà all'allontanamento del materiale di risulta delle demolizioni presso il sito di recupero.
 - **WBS "DE23"**: nessuna attività.
 - **Area tecnica "DT01-L1"**: sta allestendo l'area per l'attività di stoccaggio del materiale proveniente dagli scavi oltre all'installazione delle attrezzature dell'impianto di recupero del materiale proveniente dalle demolizioni, che sarà attivata solo dopo aver conseguito tutte le autorizzazioni e/o comunicazioni, previste dalla normativa vigente, agli Enti interessati per l'inizio delle attività;
- CRITICITA' SEGNALATE**
- Nessuna criticità segnalata

Per le attività svolte da , si dispone come già stabilito nel POS validato, di verificare preventivamente le idoneità delle piste di accesso ai punti di conferimento del calcestruzzo, unitamente al capocantiere di riferimento.

In particolare, per lo stazionamento dei mezzi su parti in pendenza, si raccomanda l'impiego di cunei di blocco al fine di evitare lo slittamento degli stessi anche in presenza dell'azionamento dell'impianto frenante.

ha provveduto a installare gli estintori a polvere a bordo di ogni mezzo.

Si stabilisce che qualsiasi fornitore occasionale, dovrà sostare nella apposita area indicata in layout dello specifico cantiere. Il destinatario del materiale/prodotto avrà il compito di guidarlo e indirizzarlo sulle aree di scarico, con attività propria di moviere, anche per l'uscita dal cantiere.

Si ricorda che tutti i mezzi dovranno procedere, all'interno del cantiere, a "passo d'uomo".

Si dispone che le forniture di materiale in cantiere debbano essere gestite così come previste nella procedura . Gli autisti dovranno essere formati ed informati circa la procedura da eseguire per l'entrata in cantiere, lo scarico e l'uscita. Detta procedura operativa verrà gestita direttamente dal preposto che dovrà ricevere il materiale ordinato.

Si dispone che tutto il personale che ha accesso in galleria dovrà dotarsi di mascherina antipolvere idonea.

Si stabilisce che le piste di cantiere dovranno essere lasciate sempre libere al transito dei mezzi e sottoposte costantemente a manutenzione, sia per abbattimento delle polveri che per il livellamento della massicciata superficiale.

Si dispone che le rampe di accesso pedonale alle aree di lavoro poste a livello inferiore al p.c., devono essere sempre gradonate e dotate di corrimano.

Si stabilisce che, ove le aree di cantiere abbiano accesso promiscuo a causa di fondi interclusi, è necessario regolamentare gli ingressi con i privati.

A tal proposito si ricorda che è **assolutamente vietato** l'accesso in cantiere di personale e mezzi non preventivamente autorizzati.

Nel caso ci fosse la necessità di permettere l'accesso nelle aree di cantiere, in quanto fondi diversamente accessibili, è necessario procedere a dedicato coordinamento con privato. A tal riguardo, si rimanda ai contenuti dell'Odss n° 392 del 21/08/2019. La specifica problematica, sentiti i capicantiere, è stata portata a conoscenza della Direzione del Consorzio **ad oggi la problematica è in corso di approfondimento e saranno comunicati a breve i tempi per la risoluzione.**

Si stabilisce di verificare che le altezze dei cumuli di stoccaggio dei terreni non superino un'altezza massima di 3 m, ed in caso di superamento di eseguire verifica di stabilità degli stessi.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	322



ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 8 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

Inoltre, al fine di evitare polveri aerodisperse nelle aree di cantiere e limitrofe, si raccomanda di proteggere i cumuli di terreno con teli.

Si ricorda che è assolutamente **vietato** intraprendere lavorazioni di scavo prima dell'evidenza di avvenuto collaudo da parte del GM competente.

Si ribadisce che le aree di stoccaggio dei materiali/rifiuti/lavorazioni devono essere segregate e segnalate con cartellonistica.

Si dispone che per le maestranze addette alla realizzazione dei pali e/o diaframmi, nello specifico nell'attività di movimentazione delle gabbie di armatura fino alla loro posa in opera ci sia specifica formazione sulle procedure indicate nei rispettivi POS, considerato che da verifiche su campo si è accertato che non tutti sono edotti sul da farsi.

Tiesse fornisce assistenza elettrica ai cantieri operativi.

Si ricorda alle imprese esecutrici di dare riscontro tempestivo dell'avvenuta ottemperanza delle disposizioni in materia di sicurezza rinvenute in sede di sopralluogo e/o comunicate con successivo ODSS/VSS;

Punti di attacco gabbie di armatura diaframmi: ad oggi, scadenza prevista nell'ODSS n° 496 del 03.10.2019, non è stata comunicata alcuna determinazione in merito.

Il Consorzio in data odierna ha proceduto alla formazione/informazione rispetto all'attivazione del sistema di rilevazione delle presenze e dell'attivazione del tag per la rilevazione degli accessi in galleria.

Si ribadisce che, personale e mezzi, per accedere in cantiere è necessario che siano preventivamente autorizzati, in assenza saranno allontanati dal cantiere.

Si ribadisce di completare la chiusura dei varchi di accesso ai cantieri con idonei cancelli così come previsto nel PSC.

Si ribadisce di provvedere alla segnalazione degli accessi al cantiere con idonea segnaletica verticale conforme al Piano delle Emergenze.

Si ribadisce di garantire la corretta tenuta della documentazione da custodire in cantiere a tutte le imprese a disposizione dell'Organo di Vigilanza Territorialmente competente.

Con riferimento all'Audit del sistema di Gestione Q.A.S. tenutosi il 5-6/12/2019, l'ufficio sicurezza ricorda quanto segue:

- Risulta necessario migliorare la gestione dei fornitori di gabbie di armatura atteso che si verificano frequentemente accessi non preventivamente concordati con il destinatario finale del materiale e presenza di personale non dotato dei DPI minimi previsti. A tal proposito dovrà essere rispettata la **procedura di ingresso fornita da**
- Necessità di predisporre il registro delle imbracature su format fornito dall'ufficio sicurezza del Consorzio
- Necessità di predisporre il registro delle manutenzioni dei dispositivi mobili di prevenzione incendi.

Il CSE, richiamato l'ODSS n° 731 del 23/01/2020, sollecita l'Appaltatore affinché sensibilizzi i preposti ad adempiere le richiamate disposizioni in merito alla adeguata **protezione degli scavi aperti**, in conformità ai POS e PSC.

Il CSE sollecita il Consorzio di fornire evidenza dell'avvenuta condivisione dei VRC da parte dei Datori di Lavoro delle imprese esecutrici entro e non oltre il giorno successivo alla data della riunione.

Il Consorzio in accordo con i subappaltatori coordinerà per il giorno **27/02 ore 11.00** presso il cantiere VI06 (), una simulazione del recupero di personale infortunato nella fase di lavorazione dell'armatura del plinto e dell'elevazione delle pile, prevedendo un eventuale infortunio anche in ambito ponteggio. Dette operazioni di recupero dovranno essere ratificate con l'emissione di un'apposita procedura di emergenza.



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	323



ALLEGATO L ALLA PPA.0000783

CODIFICA PPA.0002540	REV B	FOGLIO 9 DI 10
-------------------------	----------	-------------------

I mezzi d'opera non devono oltrepassare i passaggi a livello quando le luci dei semafori dedicati al PL segnalano l'arrivo del treno (luci rosse accese).
VIENE CONCORDATO L'ORARIO DELLA PROSSIMA RIUNIONE ALLE ORE 14:00 DEL GIOVEDI.
Il presente verbale costituisce aggiornamento al PSC.

FIRMA



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	324

22.3 BOZZA RICHIESTA MAPPA DEI RISCHI SPECIFICI

Comunicazione interna



.....
.....
.....

RFI s.p.a.

.....
.....
.....

OGGETTO:

.....
.....

Questa Società, come noto, ha in corso la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento nell'ambito della progettazione per l'appalto di cui all'oggetto.

Si chiede, pertanto, alla Direzione in indirizzo la "Mappa dei rischi specifici FS" delle aree e degli impianti interessati dai relativi lavori.

Con specifico riferimento alla necessaria analisi del rischio di rinvenimento di ordigni esplosivi, si chiede altresì :

- qualsiasi notizia possa eventualmente risultare utile ad escludere o limitare eventualmente la bonifica correlata al suddetto rischio (ad esempio, informazioni sull'esistenza degli impianti all'epoca della guerra, su lavori e interventi di manutenzione intervenuti successivamente, etc.: progressive, sezione di scavo);
- Conferma di recente esecuzione di attività di rinnovo del ballast allo scopo di escludere l'esistenza di rischio di rinvenimento di ordigni nel medesimo.

Si fa presente che, in assenza di tali indicazioni e alla luce delle risultanze dell'analisi storica, potrebbe essere inevitabile procedere con la Bonifica Ordigni Esplosivi.

In attesa di riscontro si porgono i più cordiali saluti.

Il P.M. Italferr



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	325

23 DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE (DPI)

Con il Decreto Legge 21 ottobre 2021, n. 146 (art. 13) sono state apportate modifiche al comma 2 bis dell'art. 79 del D.Lgs. 81/08 che tratta di criteri di scelta ed uso dei DPI (Dispositivi di Protezione Individuale). Di fatto il nuovo testo legislativo riconduce i criteri per l'individuazione e l'uso dei DPI alla migliore pratica tecnologicamente disponibile, facendo riferimento all'edizione più aggiornata delle norme tecniche.

Chiunque a qualsiasi titolo debba accedere all'interno di: Campi Base, Aree Tecniche o Aree Operative, deve indossare almeno i DPI base sottoelencati, a tali DPI dovranno essere aggiunti quelli specifici richiesti dalle caratteristiche dell'ambiente di lavoro in cui gli addetti sono chiamati ad operare.

Sono esentati dall'utilizzare i DPI base coloro che accedono alle aree NO RISK, ovvero le aree di lavoro quali: uffici, mense, dormitori, locali adibiti al ristoro, tali locali dovranno essere opportunamente perimetrati e segnalati all'interno di tali aree non è consentito il transito di mezzi operativi e l'esecuzione di attività operative.

Ogni Datore di Lavoro è tenuto a formulare una propria valutazione dei rischi lavorativi, in base alla quale determinerà quali siano i DPI più adatti per eseguire le attività che le proprie maestranze sono chiamate ad eseguire.

La guida UNI "Criteri di scelta ed uso dei DPI", predisposta della Sottocommissione UNI/CT 042/SC 02 "Dispositivi di protezione individuale" e pubblicata il 25 luglio 2022, fornisce ad aziende e lavoratori, ed agli operatori del mercato, i riferimenti alle nuove e più aggiornate norme tecniche UNI.

I Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) minimi per accedere in cantiere sono:

- Indumenti ad alta visibilità norma UNI EN ISO 20471:2017
- Scarpe antinfortunistiche norma EN ISO 20345:2022
- Casco di protezione norma EN 397

I Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) specifici per la protezione di:

- Occhi e viso a norma:
 - o Generici norma UNI 10912:2000
 - o saldatori norme EN 175, EN 166, EN 169 (filtri passivi)
 - o saldatori norma EN 379 (filtri auto-oscuranti)
- Udito norma UNI EN 352:202
- Vie respiratorie a norma: norma UNI EN 149:2009
- Arti superiori (mani):
 - o rischio meccanico norma EN 388 CE
 - o rischio taglio con coltelli norma EN 1082 CE



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	326

- rischio elettrico norma EN 60903 CE
- rischio chimico norma EN 374-3 CE
- rischio batteriologico norma EN 374-2 CE
- rischio taglio da motosega norma EN 381-7 CE
- protezione da vibrazioni norma EN 10819 CE
- protezione da calore norma EN 407 CE
- protezione dei saldatori norma EN 12477 CE
- protezione dal freddo norma EN 511 CE
- Arti inferiori (stivali PVC) norma EN ISO 20345
 - stivali PVC
- Abbigliamento uso motoseghe norma EN 381
- Abbigliamento saldatori norma UNI EN ISO 11611

ai suddetti DPI si aggiungano quelli sotto elencati di III^a Categoria, per i quali è richiesta formazione specifica:

- Anticaduta norma UNI EN 365
- Autorespiratori ad aria norma EN 137



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	327

24 ALLEGATI

24.1 LINEE GUIDA

Gli atti di indirizzo e coordinamento per l'applicazione della normativa in materia di salute e sicurezza predisposti dai Ministeri, dalle Regioni, dall'ISPESL e dall'INAIL e approvati in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, si definiscono "**LINEE GUIDA**" (art. 2, co. 1, lett. Z del d.lgs. 81/2008 e s.m.i.). Le **LINEE GUIDA**, pertanto, seguono un iter istituzionale di approvazione che porta alla emanazione di atti di indirizzo certificati a livello istituzionale.

La legge di conversione 30 luglio 2010, n. 122 con modificazioni del d.l. 78/2010, prevede l'attribuzione all'INAIL delle funzioni già svolte dall'ISPESL. Le linee guida pubblicate a marchio ISPESL sono precedenti tale data ma comunque approvate da INAIL.

Le **LINEE GUIDA** di seguito citate sono da considerare quale parte integrante del presente PSC.

L'INAIL permette la citazione delle **LINEE GUIDA**, come espressamente indicato "*la distribuzione è gratuita, resta vietata la vendita e la riproduzione con qualsiasi mezzo*", pertanto nel presente PSC ci si limita a riportare i collegamenti internet tramite i quali è possibile consultarli.

24.2 ALLEGATO 1 - RIDUZIONE DEL RISCHIO NELLE ATTIVITÀ DI SCAVO – INAIL 2016

<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/pubblicazioni/catalogo-generale/pubbl-riduzione-del-rischio-nelle-attivita-di-scavo.html>

24.3 ALLEGATO 2 - SISTEMI DI PROTEZIONE DEGLI SCAVI A CIELO APERTO – INAIL 2018

https://www.inail.it/cs/internet/docs/allegato_sistemi_di_protezione_degli_scavi_a_cielo_aperto_444308823756.pdf

24.4 ALLEGATO 3 - SISTEMI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE DALLE CADUTE – INAIL 2018

<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/pubblicazioni/catalogo-generale/sistemi-di-protezione-individuale-cadute-quaderno-tecnico.html>



**LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

**Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale**

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	328

**24.5 ALLEGATO 4 - LINEA GUIDA - PER L'ESECUZIONE DI LAVORI TEMPORANEI IN QUOTA CON
L'IMPIEGO DI SISTEMI DI ACCESSO E POSIZIONAMENTO MEDIANTE FUNI**

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI - Dipartimento per le Politiche del Lavoro e dell'Occupazione e Tutela dei Lavoratori DIREZIONE GENERALE DELLA TUTELA DELLE CONDIZIONI DI LAVORO DIV. VII - Igiene e Sicurezza del Lavoro e MINISTERO DELLA SALUTE ISPESL ISTITUTO SUPERIORE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA DEL LAVORO Dipartimento Tecnologie di Sicurezza Dipartimento Relazioni Esterne - Ufficio Relazioni con il Pubblico.

<https://www.lavoro.gov.it/temi-e-priorita/salute-e-sicurezza/focus-on/Documenti-tecnici/Documents/LineaGuidaFuni.pdf>

24.6 ALLEGATO 5 - IL PRIMO SOCCORSO NEI LAVORI IN QUOTA –INAIL 2019

<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/pubblicazioni/catalogo-generale/pubbl-primo-soccorso-lavori-quota.html>

24.7 ALLEGATO 6 - CASSEFORME – INAIL 2020

<https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-casseforme-quaderno-tecnico.pdf>

24.8 ALLEGATO 7 - SCALE PORTATILI – INAIL 2018

https://www.inail.it/cs/internet/docs/allegato_2_scale_portatili_quaderno_tecnico_4443088824638.pdf

**24.9 ALLEGATO 8 - DISCIPLINARE TECNICO RELATIVO AGLI SCHEMI SEGNALETICI, DIFFERENZIATI
PER CATEGORIA DI STRADA, DA ADOTTARE PER IL SEGNALAMENTO TEMPORANEO.**

DECRETO 10 luglio 2002 - MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (Pubblicato sulla GU n. 226 del 26-9-2002- Supplemento Straordinario).

<https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-ministeriale-del-10072002>

24.10 ALLEGATO 9 - TRABATTELLI – INAIL 2022

https://www.inail.it/cs/internet/docs/allegato_trabattelli_quaderno_tecnico.pdf

24.11 ALLEGATO 10 - I PONTEGGI METALLICI FISSI DI FACCIATA – INAIL 2017

<https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubbl-ponteggi-metallici-fissi-facciata.pdf>

24.12 ALLEGATO 11 - PLE NEI CANTIERI– INAIL 2016

<https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubbl-ple-nei-cantieri.pdf>



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento
FASE B – Parte Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	329

24.13 ALLEGATO 12 - APPARECCHI DI SOLLEVAMENTO MATERIALI DI TIPO MOBILE AUTOGRÙ – INAIL 2018

<https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubb-apparecchi-sollevamento-materiali-tipo-mobile.pdf>

24.14 ALLEGATO 13 - MANUALE ILLUSTRATO PER LAVORI IN AMBIENTI SOSPETTI DI INQUINAMENTO O CONFINATI AI SENSI DELL'ARTICOLO 3 COMMA 3 DEL DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 177/2011 – INAIL

<https://www.inail.it/cs/internet/attivita/prevenzione-e-sicurezza/promozione-e-cultura-della-prevenzione/buone-prassi/manuale-illustrato.html>

24.15 ALLEGATO 14 - PARAPETTI PROVVISORI – INAIL 2018

<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/pubblicazioni/catalogo-generale/parapetti-provvisori-quaderno-tecnico.html>

24.16 ALLEGATO 15 - I PARAPETTI DI SOMMITÀ DEI PONTEGGI – INAIL 2017

<https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-pubbl-i-parapetti-di-sommita-dei-ponteggi.pdf>

24.17 ALLEGATO 16 - PARAPETTI PROVVISORI - RETI DI PROTEZIONE - SISTEMI COMBINATI – INAIL 2019

<https://www.inail.it/cs/internet/docs/linea-guida-bordi.pdf?section=attivita>

24.18 ALLEGATO 16 - ANALISI DELLE CARATTERISTICHE FUNZIONALI E DI RESISTENZA DI DIFFERENTI TIPI DI PARAPETTI PROVVISORI PREFABBRICATI UTILIZZATI NEI CANTIERI TEMPORANEI O MOBILI – INAIL 2014

https://www.inail.it/cs/internet/docs/allegato_analisi_caratteristiche_funzionali_e_di_resistenza.pdf

Oltre alle sopraindicate LINEE GUIDA il presente PSC tiene conto di:

24.19 ALLEGATO 18 - DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 7 DEL 10/03/2021 MODIFICHE ALL'ISTRUZIONE PER LA PROTEZIONE DEI CANTIERI - OPERANTI SULL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

<https://epodweb.rfi.it/Download.ashx?q=ITmHEqG6%2FeC61zq42ZZheTok44sr%2FzI9tH3eeMBpsJqca2LIiyqyOzxuKhsM1wh6>



LINEA PESCARA – BARI
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

Piano di Sicurezza e Coordinamento FASE B – Parte Generale	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI02	02	E	ZZ	P9	PU	00	01	001	C	330

**24.20 ALLEGATO 19 - DECRETO INTERMINISTERIALE 09/09/2014 “MODELLI SEMPLIFICATI PSC/
POS/FO”**

[https://www.lavoro.gov.it/documenti-e-norme/normative/Documents/2014/Decreto Interministeriale 9 settembre 2014.pdf](https://www.lavoro.gov.it/documenti-e-norme/normative/Documents/2014/Decreto_Interministeriale_9_settembre_2014.pdf)