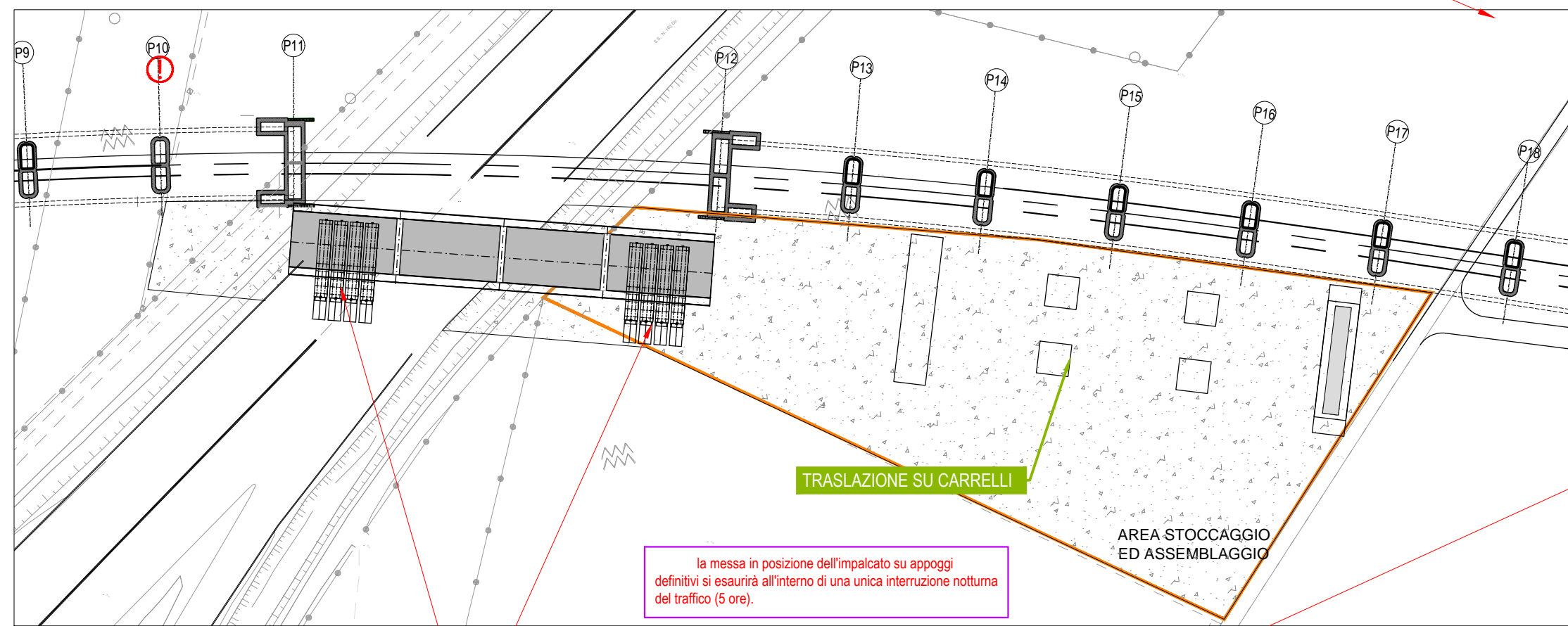


PIANTA FASE 7

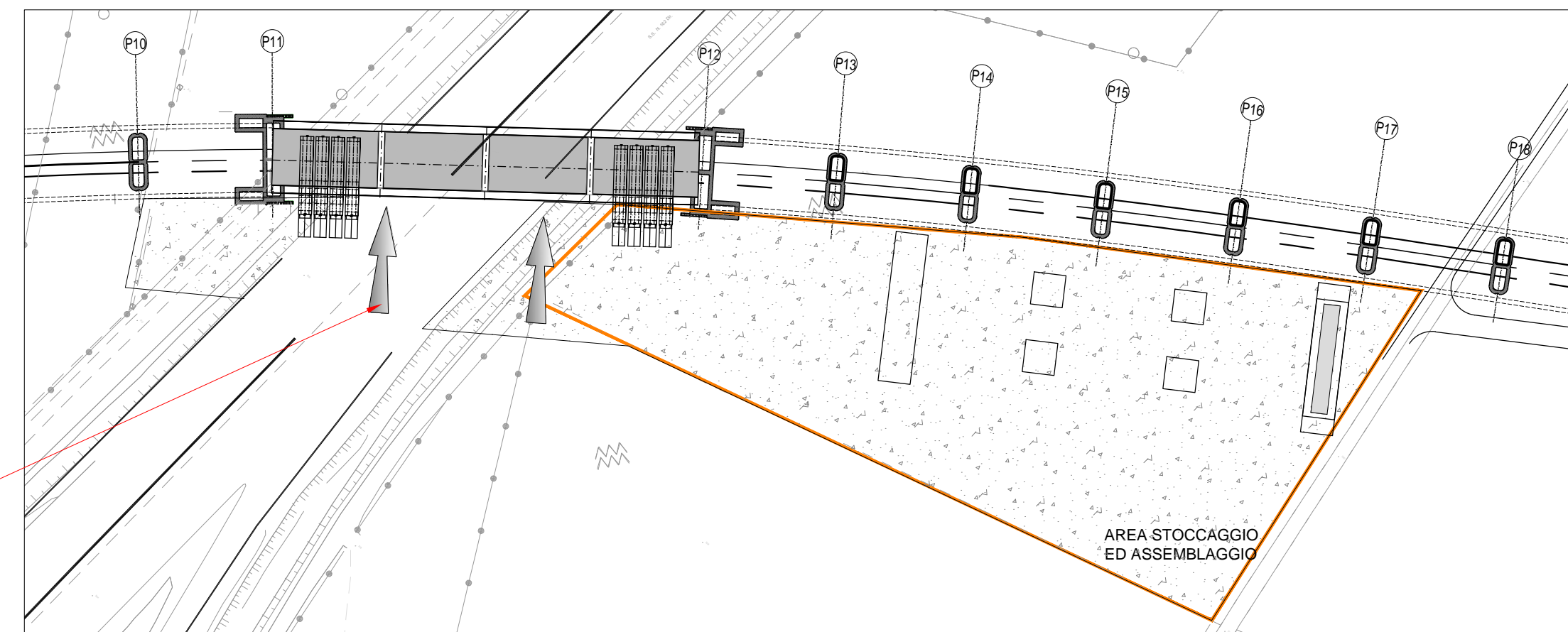
TRASLAZIONE LONGITUDINALE DELL'IMPALCATO

Per ridurre la possibilità di movimenti bruschi quali arresti di emergenza tutte le attività che non fanno parte del trasporto nell'area circostante devono essere interrotte e tutte le persone, eccetto quelle direttamente coinvolte, devono allontanarsi dalla zona.



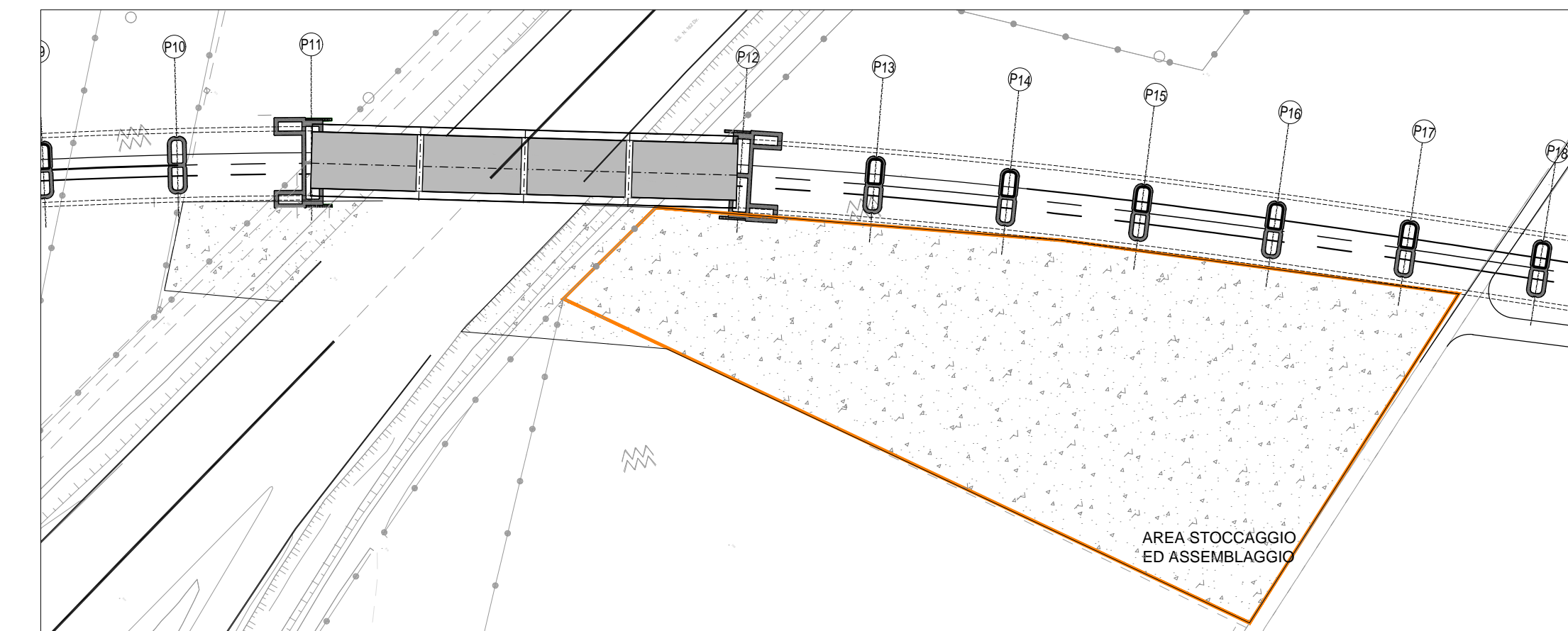
PIANTA FASE 8

TRASLAZIONE TRASVERSALE DELL'IMPALCATO IN POSIZIONE DEFINITIVA



PIANTA - FASE 9

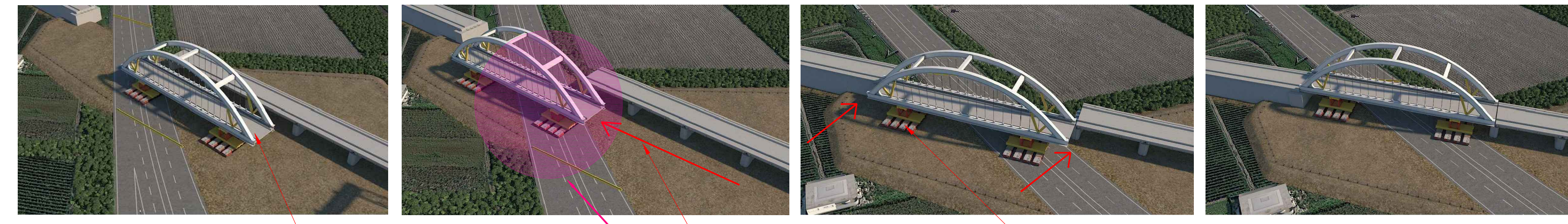
CALAGGIO IMPALCATO SU APPOGGI DEFINITIVI
RIMOZIONE CARRELLI TIPO SPMT E RINFORZI PROVVISORI ARCO
RIPRISTINO CONTINUITA' BARRIERE CENTRALI E GUARDRAIL BORDO STRADA
APERTURA AL TRAFFICO
COMPLETAMENTO ARREDI SU IMPALCATO



MOVIMENTAZIONE DELL'IMPALCATO MEDIANTE CARRELLI TIPO SPMT

- Indicare idonei D.P.I.
- evitare arresti improvvisi
- verificare il funzionamento dei sistemi di controllo del freno di emergenza
- Verificare che il freno di emergenza sia progettato in modo tale da bloccare il movimento del mezzo il più velocemente possibile, senza provocare rischi ulteriori.
- Il freno di emergenza deve essere facilmente identificabile, visibile e accessibile rapidamente.
- Cogni SPMT deve essere equipaggiato con opportuni punti di ancoraggio al traggo.
- SPMT deve essere progettato in modo tale che vi sia almeno un sistema di controllo secondario che permetta all'operatore di rendere sicuro in posizione sicura il mezzo nel caso in cui i sistemi di controllo del freno (comandi manuali) smettano di funzionare correttamente.
- Assicurarsi che ogni operatore abbia ricevuto la formazione di base (o equivalente) per operare con carrelli SPMT.

Per la comunicazione fra operatori devono essere usati, preferibilmente, telecomandi. Che le comunicazioni non siano consentite, si consiglia di usare un fischietto per attirare l'attenzione e comunicare attraverso segnali manuali predefiniti. Prima di eseguire un trasporto, devono essere presi accordi chiari fra gli operatori sulla terminologia da utilizzare durante l'operazione. Le varie direzioni in cui il mezzo può o si può condurre devono essere identificate con terminologia univoca e sempre uguale.



Il ponte è preso in carico da due serie di carrelli posizionati nella estremità dell'impalcato.

Traslato longitudinalmente

Traslato trasversalmente

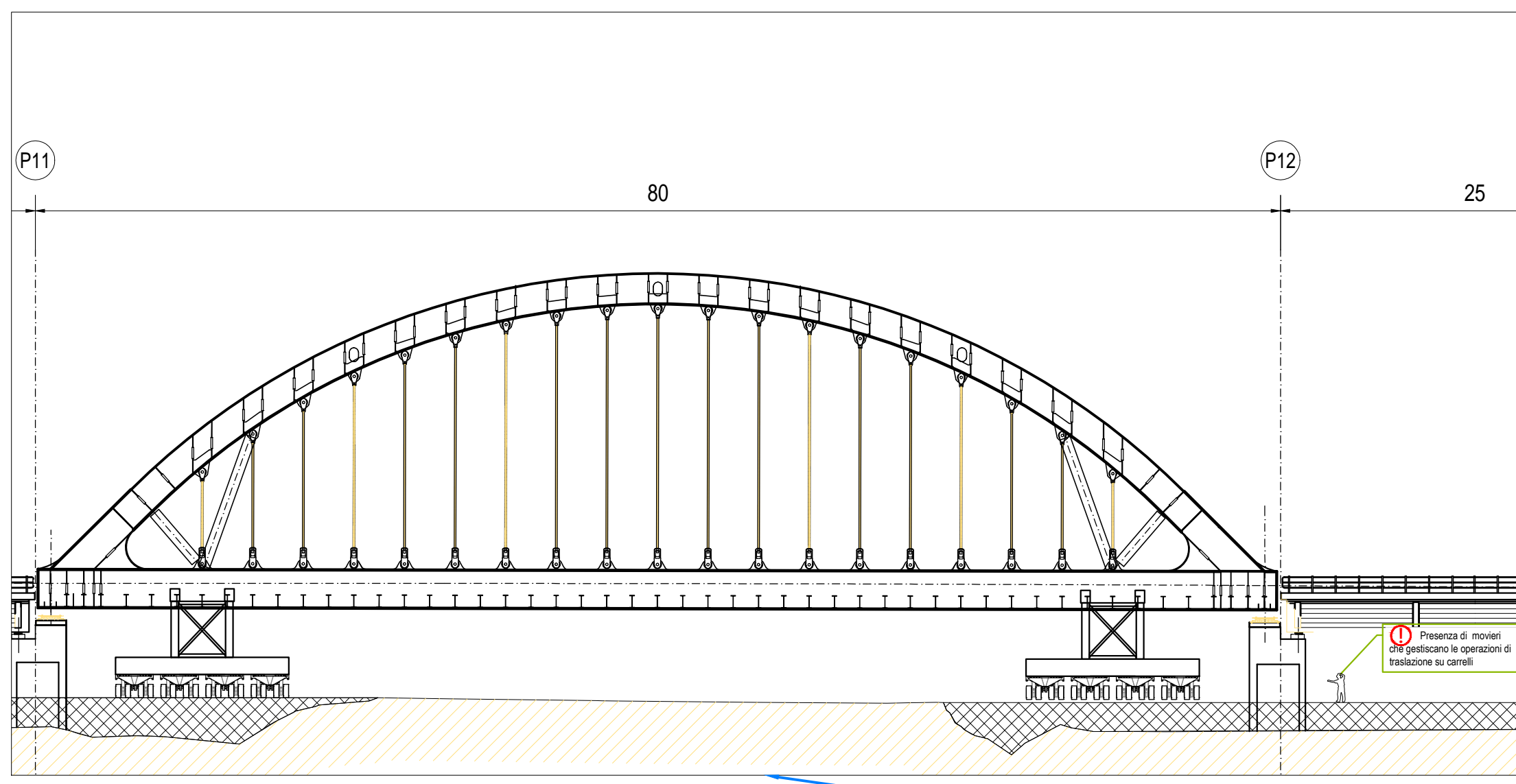
COORDINAMENTO ATTRAVERSAMENTO AUTOSTRADALE

Le fasi di varo del ponte ad arco metallico, prevedono la preparazione dell'area di cantiere tramite riempimenti e successive compattezioni per rendere agevole la traslazione dell'impalcato sui carrelli motorizzati.

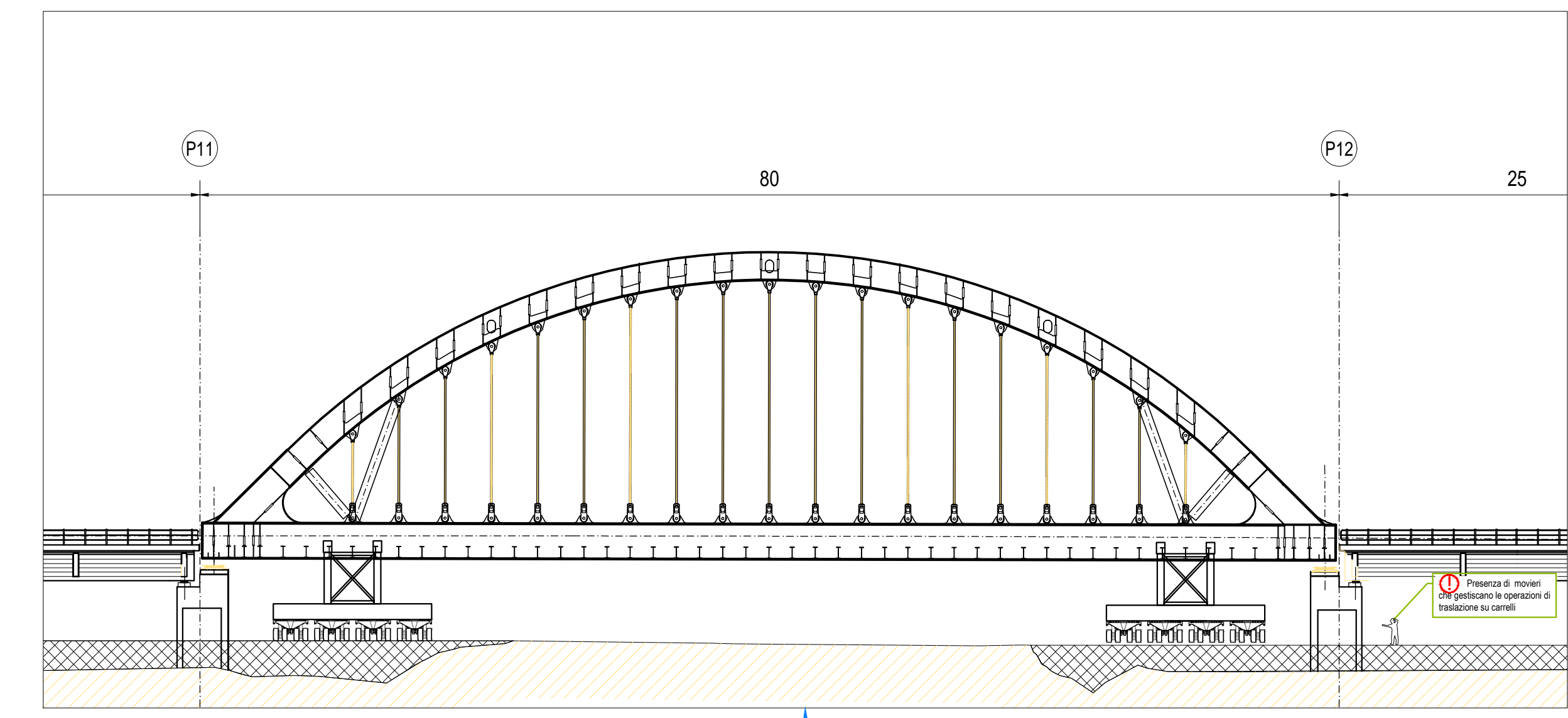
COORDINAMENTO ATTRAVERSAMENTO STRADALE

- Area interdetta ai non addetti ai lavori
- Chiusura completa al traffico;
- rimozione dei new-jersey e barriere di sicurezza;
- completamento dell'avanzamento;
- La chiusura del tratto autostradale dovrà essere opportunamente concordata con tutte le parti coinvolte e in particolare con il Gestore dell'Infrastruttura.
- L'impresa esecutrice impegnata richiederà la successione e direzione dei lavori afferenti il varo e le misure di sicurezza adottate.
- Il varo avverrà durante orario notturno al fine di ridurre al minimo l'interferenza con la circolazione stradale.

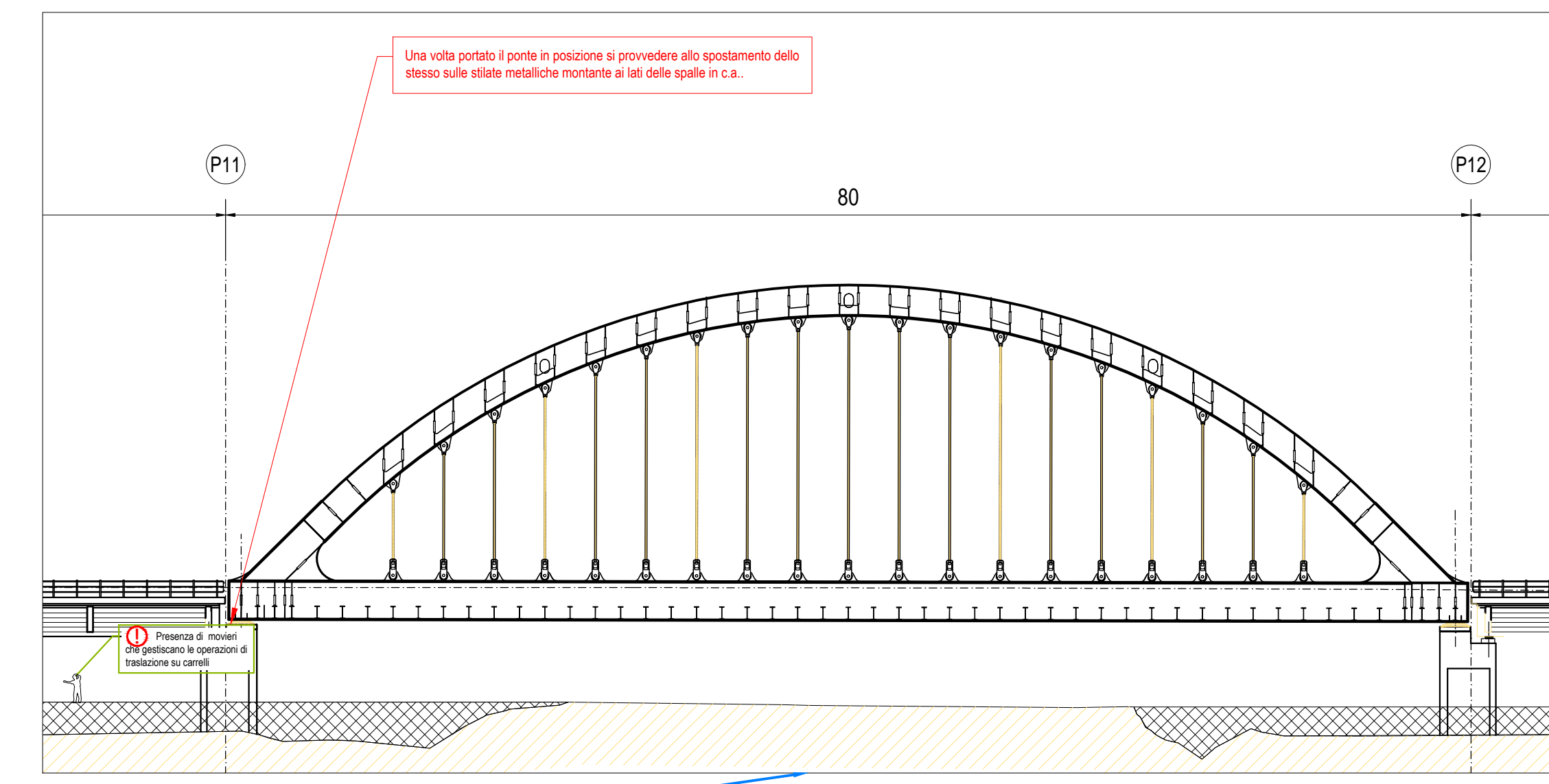
PROSPETTO LONGITUDINALE FASE 7



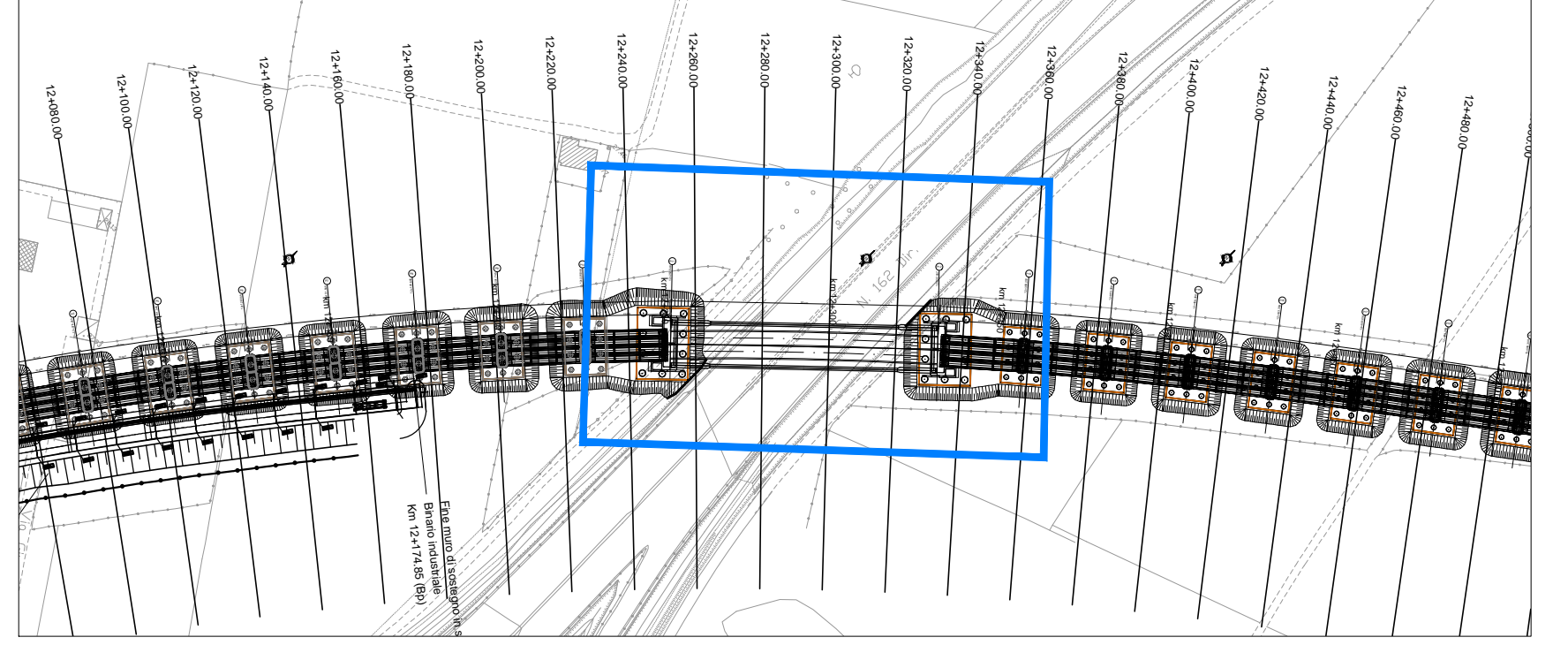
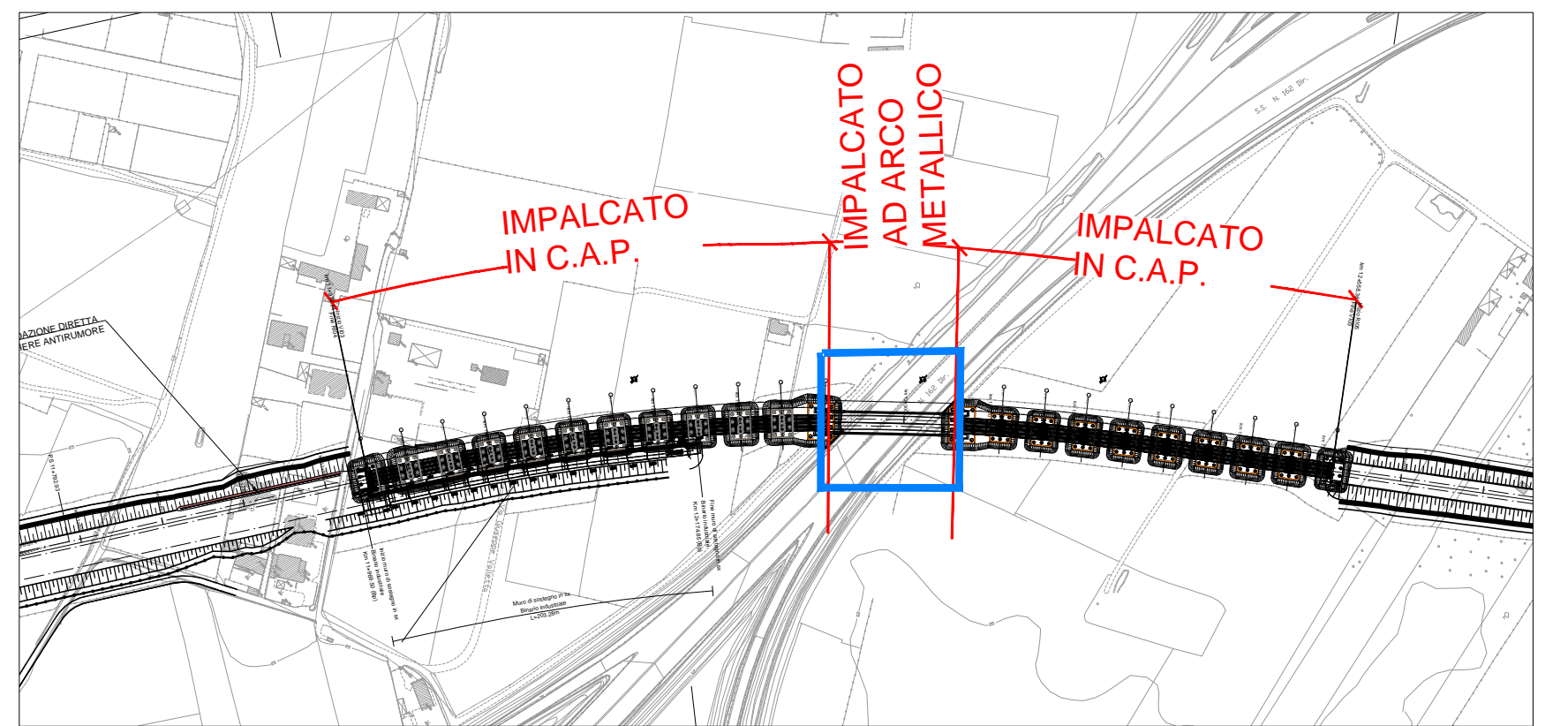
PROSPETTO LONGITUDINALE FASE 8



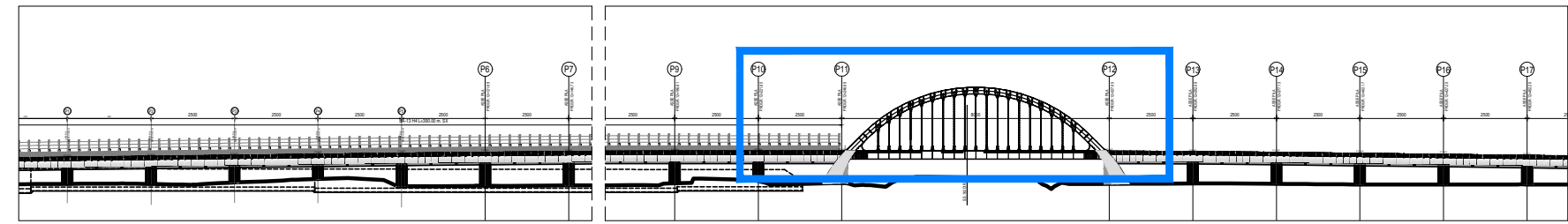
PROSPETTO LONGITUDINALE FASE 9



KEY - PLAN - VIADOTTO 03



KEY - PLAN - VIADOTTO 03 - PROFILO



LAVORAZIONI NOTTURNE



L'intervento dalla fase 7 alla fase 9 è previsto in orario notturno. Tutti i punti di lavoro e di passaggio nelle diverse zone del cantiere che non risultino sufficientemente illuminati naturalmente durante il periodo di permanenza degli addetti ai lavori devono essere illuminati artificialmente. Le fonti luminose non devono provocare abbagliamento e devono essere ubicate in punti tali da avere intensità tali da rendere visibili l'impalcato e chiaramente la presenza di rischi per persone e mezzi del cantiere. Le fonti luminose devono essere adatte all'ambiente in cui sono ubicate ad essere protette contro gli agenti atmosferici e le condizioni lavorative che possano compromettere il funzionamento o creare pericoli. Si farà pertanto generalmente uso di spotlights tori fare a cerniera dotate di generatore autonomo silenzioso, palo telescopico e stabilizzatori regolabili. Ai guardiani ed alle persone incaricate di effettuare ispezioni notturne e diurna in ambienti esterni devono essere forniti mezzi di illuminazione portatili. In particolare, nei passaggi ed in tutti i punti accessibili deve essere garantito un livello di illuminazione non inferiore ai 5 lux. Ogni posto di lavoro deve invece avere un livello medio di illuminazione pari a 30 lux, qualora però debbano svolgersi lavori particolari o pericolosi, il livello medio di illuminazione non deve essere inferiore a 50 lux. Ad ogni modo, la collocazione e la distribuzione delle sorgenti luminose devono assicurare una costante uniformità di illuminazione. Durante ogni produzione in orario notturno, l'impresa dovrà assistere in ogni caso gli operatori dei mezzi di sollevamento e trasporto materiali con personale a terra preposto a fornire le indicazioni delle manovre da compiere (codicetti "rouler") e disciplinare le attività contigue. Tutti i mezzi d'opera devono essere poi equipaggiati con lampeggianti gialli posti sul tettuccio dell'abitacolo ed avere i fari abbaglianti accesi, sia in orario notturno che diurno.



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

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

APPALTATORE: **salini impregilo** MANDANTE: **ASTALDI**

PROGETTAZIONE: **SYSTRA** MANDANTE: **SOTECNI** **ROCK SOLI** CONSULTING E ASSISTENZA TECNICA DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTO ESECUTIVO

LINEA FERROVIARIA NAPOLI - BARI, TRATTA NAPOLI-CANCELLO, IN VARIANTE TRA LE PK 0+000 E PK 15+585, INCLUSE LE OPERE ACCESSORIE, NELL'AMBITO DEGLI INTERVENTI DI CUI AL D.L. 133/2014, CONVERTITO IN LEGGE 164 / 2014

DISEGNO

PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

PSC_SEZIONE_C

Viadotto VI03

Varo impalcato ad arco metallico.: misure di prevenzione e protezione

Tav. 3 di 3

APPALTATORE	PROGETTAZIONE
DIRETTORE TECNICO Ing. M. PANISI	DIRETTORE DELLA PROGETTAZIONE Ing. A. CHECCHI

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	SCALA
I F 1 M	0 0	E	Z Z	P U	S Z	0 0	C 0
						0 2 8	A
							VARIE

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	EMISSIONE	SALVAGO	14/06/18	MELICA	14/06/18	LACIOPU	15/06/18	GALDERO	30/06/18

File: IF1M.0.0.Z.PU.SZ.00.C.0.028.A.DWG n. Elab.: