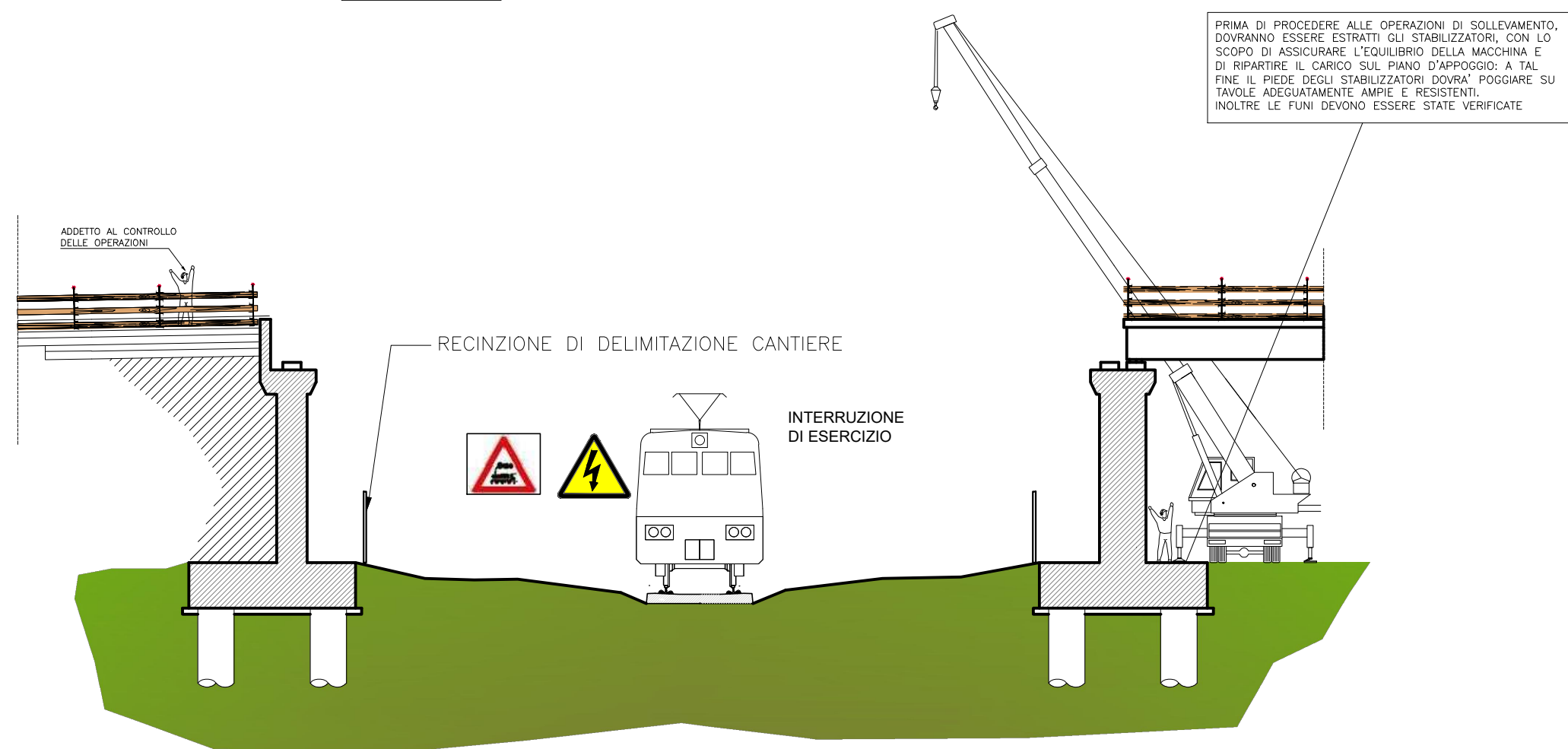


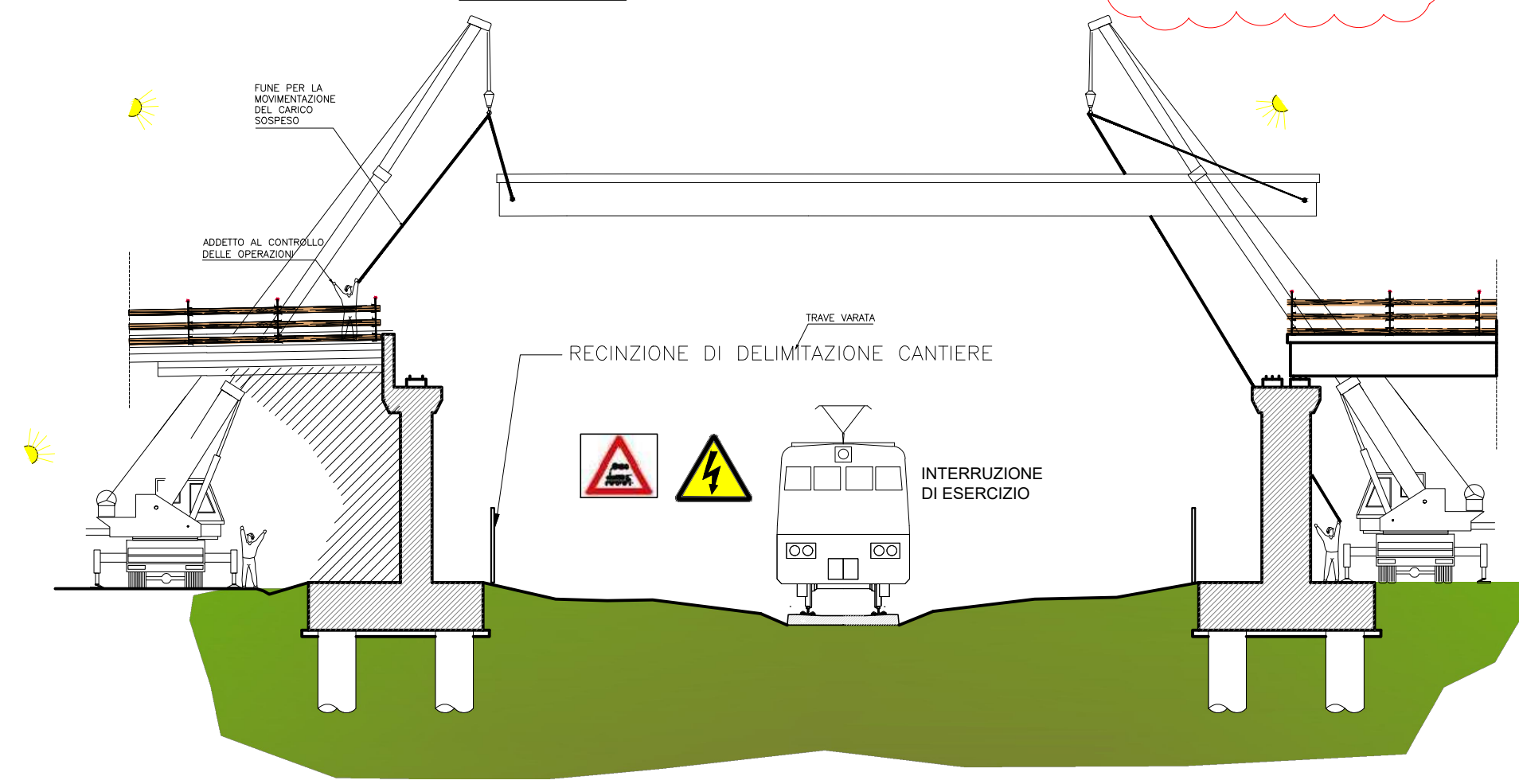
1_FASE

- POSIZIONAMENTO IN SICUREZZA DELL'AUTOGRU PER IL VARO
- ACCESSO DELL'AUTOARTICOLATO CON TRAVE



2_FASE

- OPERAZIONE DI AGGANCIOSOLLEVAMENTO DELLA TRAVE DAL MEZZO
- OPERAZIONI DI ROTAZIONE E POSIZIONAMENTO DELLA TRAVE IN POSIZIONE DI APPOGGIO



SEGNALAZIONI DURANTE IL VARO, DURANTE LE OPERAZIONI DI VARO, GLI ADDETTI ALLE SEGNALAZIONI DA TERZA DOVRANNO ESSERE MUNITI DI COLLEGAMENTI VA RAGGIO CON I MANOVRA TORI DELLE AUTOGRU IN CABINA

CIRCOLAZIONE TRENI (Investimento)
 Nell'ambito dei piazzali e lungo linea delle tratte interessate, si svolgono normalmente movimenti di materiali ferroviari per circolazione e manovra. Al fine di prevenire infortuni derivanti dal contatto accidentale con suddetti materiali, occorre tenere presente che:

- E' fatto assoluto divieto occupare, con uomini e/o attrezzature, il binario o la zona ad esso adiacente fino alla distanza di mt 1.50 dalla più vicina rotaia. Ove ciò fosse strettamente indispensabile, si dovrà operare in regime di interruzione del binario.
- I motori e le attrezzature meccaniche particolarmente rumorose devono essere spenti al transito dei treni nel binario attiguo a quello in lavorazione e lo stesso vale per le attrezzature poste al di fuori del binario, ma interessanti la sede ferroviaria.
- Per gli spostamenti sui piazzali sono disponibili appositi sentieri indicati in planimetrie esistenti presso la stazione.
- E' vietato usare durante gli spostamenti sui piazzali ferroviari e nei sentieri di servizio in generale biciclette, ciclomotori, autoveicoli, motocarri se non previa specifica autorizzazione.
- Ogni qual volta 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 presente, si deve preventivamente richiedere al DM competente, l'appropriata autorizzazione scritta.
- Comunque prima dell'inizio delle attività dovranno essere presi gli opportuni accordi con il rappresentante del Reparto Esercizio Infrastruttura, che provvederà, qualora se ne verifichi la necessità a definire l'organizzazione della Protezione Cantiere, nel rispetto delle norme di cui alla "Istruzione per la Protezione Cantiere", dandone comunicazione scritta al rappresentante dell'Impresa Appaltatrice e ritirandone dallo stesso ricevuta scritta.

LINEE DI CONTATTO (Elettroazione, Falsageazione)
 I piazzali e le linee ferroviarie sono attraversati da linee elettriche a 3000 Vcc necessarie alla circolazione dei treni e sorrette da apposite palafitte non in tensione, dotate di appositi circuiti di ritorno e di protezione. Al fine di prevenire infortuni derivanti dal contatto accidentale con elementi in tensione si rammenta che:

- E' assolutamente vietato avvicinarsi con parti del corpo o con attrezzi ad apparecchiatura di qualsiasi genere, a meno di 1 metro di distanza dalle linee elettriche a 3 KV alimentanti i binari di circolazione treni. Ove fosse strettamente necessario oltrepassare il limite su esposto, dovrà in ogni caso essere richiesto l'intervento di agente FS per la disalimentazione e messa a terra delle condutture elettriche interessate, nel rispetto della "Raccolta di norme attuative l'esercizio delle linee a trazione elettrica".
- Qualora dovessero riscontrarsi elementi di tali circuiti penzoloni occorrerà astenersi da ogni incauta manipolazione degli stessi ed informare il più presto agenti ferroviari.
- L'impresa appaltatrice dovrà provvedere ad istruire i propri operatori per applicare le modalità di primo soccorso alle persone infortunate in casi di contatto accidentale con la linea AT 3000 Vcc.
- Tutte le condutture elettriche della linea di contatto per la trazione elettrica dei treni a 3000 Volt devono considerarsi permanentemente sotto tensione. Il loro contatto pericli deve ritenersi mortale.
- Non si deve toccare la linea elettrica di contatto anche se caduta a terra, né eventuali oggetti in contatto con la stessa.
- Occorre prestare particolare attenzione per non toccare qualsiasi filo metallico pendente per spezzamento o rlassamento, anche se non trattati di fili della linea di contatto a 3000 Volt, potendo questi essere venuti a contatto, nel cadere, con la linea stessa.
- Non toccare le persone infortunate che sono ancora in contatto con i conduttori sotto tensione.
- Quando si deve trasportare o manipolare un oggetto alto, come per esempio una scala, occorre assicurarsi che non venga in contatto con la linea in tensione (dalla quale deve distare almeno 1 metro).
- Per cantieri istituiti entro l'area in cui occorre un binario elettrificato, è necessario provvedere sia alla disalimentazione della linea di contatto interessata e sia ad eseguire la messa a terra permanente con collegamento al ritorno TE, della linea elettrica sovrastante i binari di ricovero.
- Sulle linee esercitate a trazione elettrica deve 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.

ILLUMINAZIONE
 I piazzali ferroviari sono dotati di impianti di illuminazione (paline, tori faro, ecc) atti a garantire complessivamente un'adeguata visibilità notturna delle zone accessibili al pubblico. Non può tuttavia escludersi la possibilità che, in particolari condizioni ed in occasione di particolari lavori, debba essere necessario provvedere a potenziare opportunamente l'illuminazione di aree ristrette di piazzale. Lungo linea l'illuminazione non è presente.

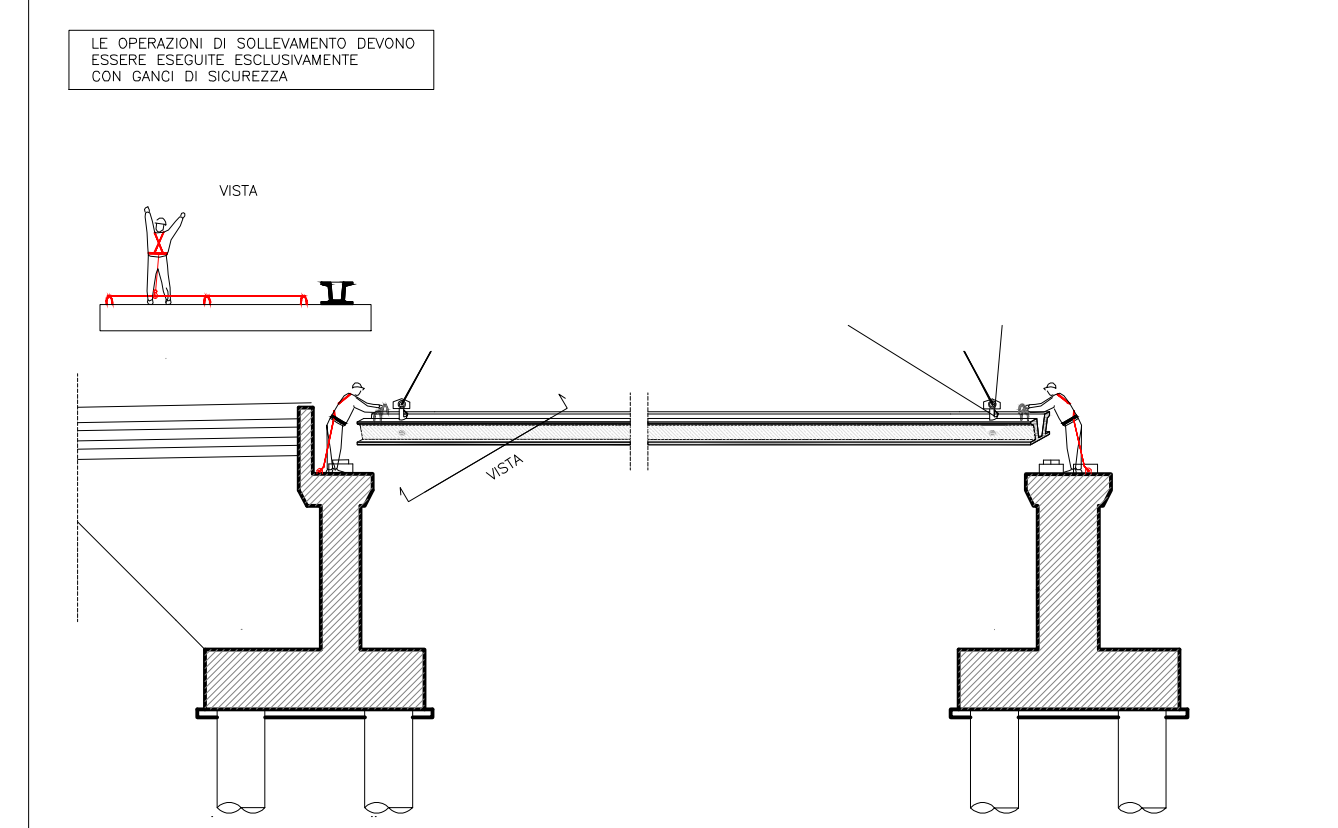
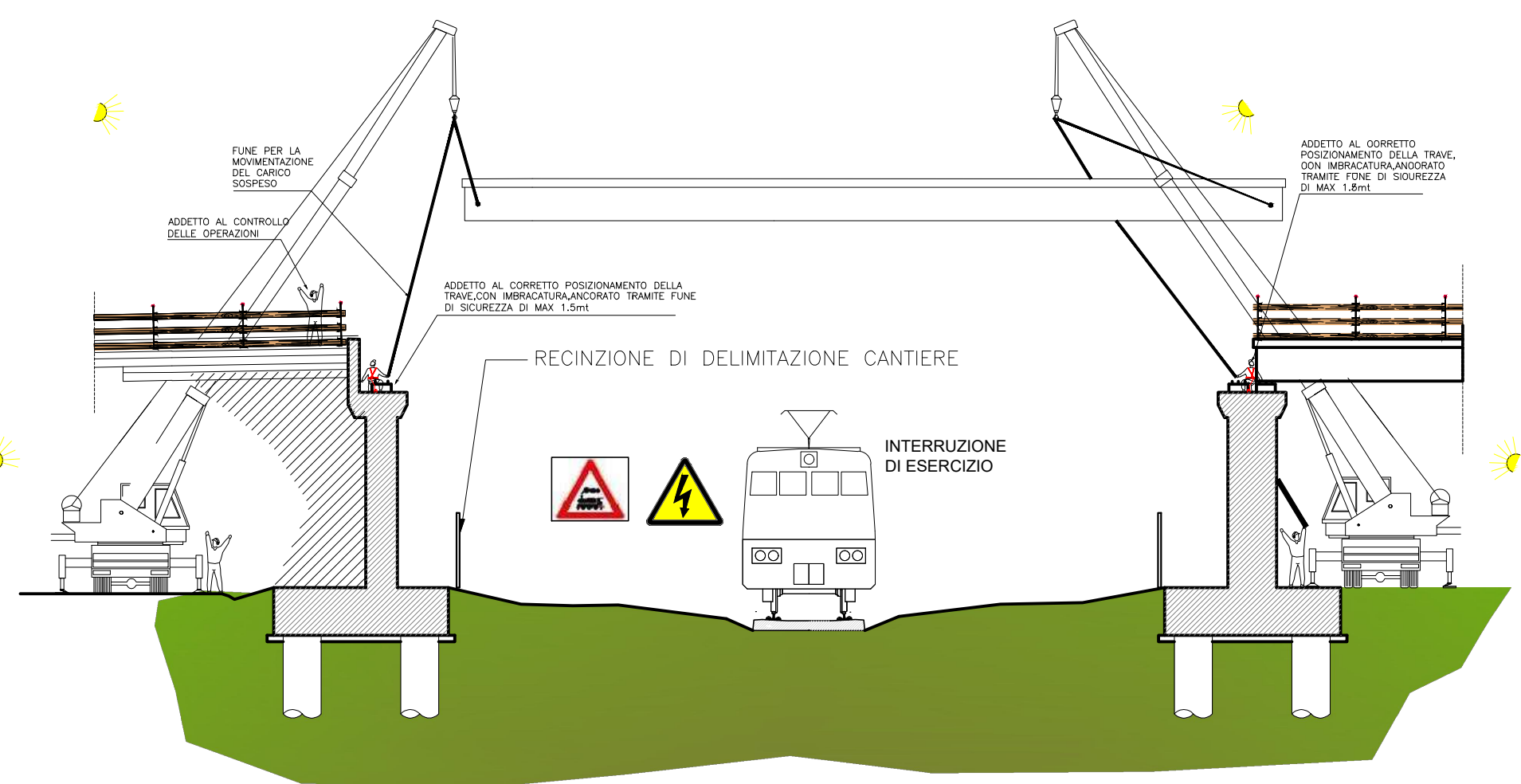
PRESENZA DI OSTACOLI E PIANI DI CALPESTIO IRREGOLARI
 I sentieri esistenti sui piazzali, utili a raggiungere le diverse zone operative, sono normalmente mantenuti sgombri da ostacoli. Il rischio in argomento è essenzialmente dovuto alla presenza delle rotaie ed al pietrisco che costituisce la massicciata; sussiste altresì rischio per l'eventuale presenza di depositi di materiali all'aperto allorché, per necessità operative, il personale dovesse essere costretto ad operare sui piazzali spostandosi dai suddetti sentieri. In ogni caso l'eventuale presenza di ostacoli (cumuli di materiale di qualsiasi tipo, buche, ecc.) è di norma adeguatamente segnalata. In linea esiste, per ciascun binario, un sentiero pedonale; gli stessi sono regolarmente mantenuti e tenuti sgombri da ostacoli.

RETI INTERRATE
 In occasione di qualunque operazione di scavo (sia manuale che con mezzi meccanici) occorre avere presente la possibile interferenza, sia nei piazzali che lungo linea, con reti interrate (alimentazioni elettriche, linee telefoniche, cavi IS, impianti antiscandalo, impianti di terra, tubazioni idriche fognarie o gas).

- RISCHI SPECIFICI**
 Si riportano di seguito, in forma schematica, i rischi specifici nell'ambiente FS Stazioni.
- Rischi specifici ambiente ferroviario
 - Transito ferroviario (masse, treni, carrello);
 - Piani di calpestio e/o intervie sconnesse;
 - Tubazioni d'acqua interrate;
 - Impianti elettrici a B.T.;
 - Impianti elettrici A.T.;
 - Linee elettriche, cavi aerei e cavi interrate;
 - Fondazioni l dislivelli;
 - Illuminazione piazzale non uniforme;
 - Lavori contemporanei.

3_FASE

- OPERAZIONE DI APPOGGIO DELLA TRAVE NELLA SUA CONFIGURAZIONE FINALE. IL PERSONALE OPERANTE DOVRA' ESSERE SPECIALIZZATO E OPERERA' DAL PULVINO CON LE OPPORTUNE DOTAZIONI DI SICUREZZA E/O EVENTUALMENTE CON UN CESTELLO ELEVATORE.
- BLOCCAGGIO TRAVI COSTITUENTI L'IMPALCATO



NOTA BENE

- Verificare la stabilità del mezzo, anche in funzione del tipo di terreno.
- Conoscere la portata del mezzo, anche in relazione allo sbarrico.
- Acquisire il peso del carico o effettuare una stima approssimativa dello stesso/Valutare la tipologia di carico e utilizzare il metodo operativo e di aggancio più adeguato.
- Verificare "funi", "brache" e ogni altro accessorio di sollevamento.
- Valutare la capacità di carico in relazione agli angoli di imbracatura ed ai metodi di sollevamento.
- Le funi degli apparecchi di sollevamento e degli impianti di trazione devono essere verificate trimestralmente a cura del datore di lavoro e tramite personale specializzato.
- Tale personale deve essere in grado di rilevare le condizioni di usura ed eventuali rotture dei fili, sfilacciamento, schiacciamento o altro.
- I risultati delle verifiche devono essere registrati sui libretti degli apparecchi stessi.
- Il controllo va eseguito anche sull'integrità del gancio e sulla presenza della chiusura di sicurezza.

- La segnaletica inserita nella presente tavola è indicativa. L'Appaltatore dovrà sviluppare in dettaglio, prima dei lavori, all'interno del Piano di Varo, la fasistica che interenderà adottare e la segnaletica che dovrà essere posta sulla viabilità secondo il Codice della strada e secondo le indicazioni degli Enti locali.
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera, sulle aree sottostanti i raggi di azione delle macchine non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- Le attività si dovranno svolgere in **INTERRUZIONE DI ESERCIZIO E TOLTA TENSIONE** secondo le modalità stabilite in accordo con i responsabili di movimento RFI.

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

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

APPALTATORE: **Consorzio CFT**, **PIZZAROTTI**, **INTEGRA**

PROGETTAZIONE:	IL RESPONSABILE DEI LAVORI (ai sensi del D.Lgs. 81/2008)	Data
RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO PROGETTISTI	RFI - C.R.T. (DIP. S.PUBBLICITÀ) 11P/2015/0000020 del 27/01/2015	Firma
PIZZAROTTI , Sintagma , INTEGRA	Luglio 2018	Ing. Tommaso Martellucci

PROGETTO ESECUTIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO I° LOTTO FUNZIONALE CANCELLO-FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA-NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE MADDALONI

PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Sezione particolare: Vari travi in presenza di esercizio ferroviario

APPALTATORE CONSorzio CFT IL DIRETTORE TECNICO Geom. C. Bianchi 10/07/2018	IL COORDINATORE PER LA PROGETTAZIONE in materia di sicurezza (ai sensi del D.Lgs. 81/2008) Incaricato con lettera AGCS/RM/NBP/0010448/18/LU del 16/02/2018	Ing. Francesco Mazzeo Luglio 2018	Data	Firma
--	--	--------------------------------------	------	-------

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IF1N	01	E	ZZ	PU	SZ0002	022	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione	S.Mino	10/07/2018	F.Mazzeo	10/07/2018	P.Mazzoli	10/07/2018	P.Mazzoli
								10/07/2018