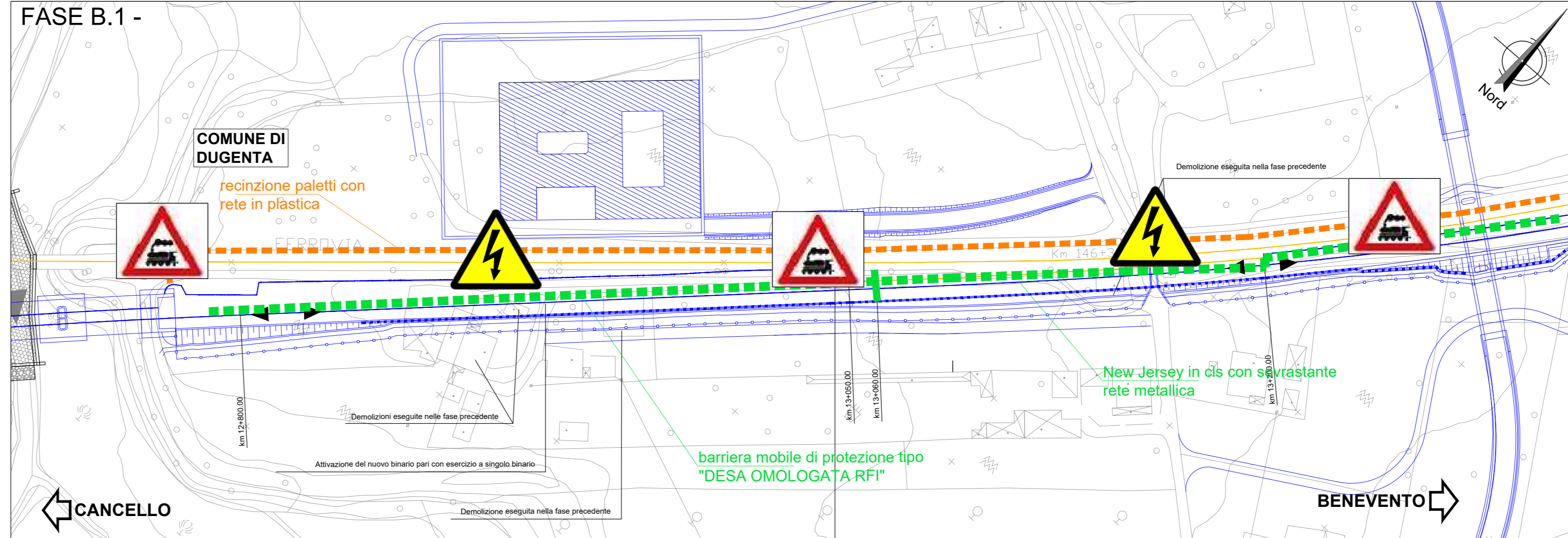
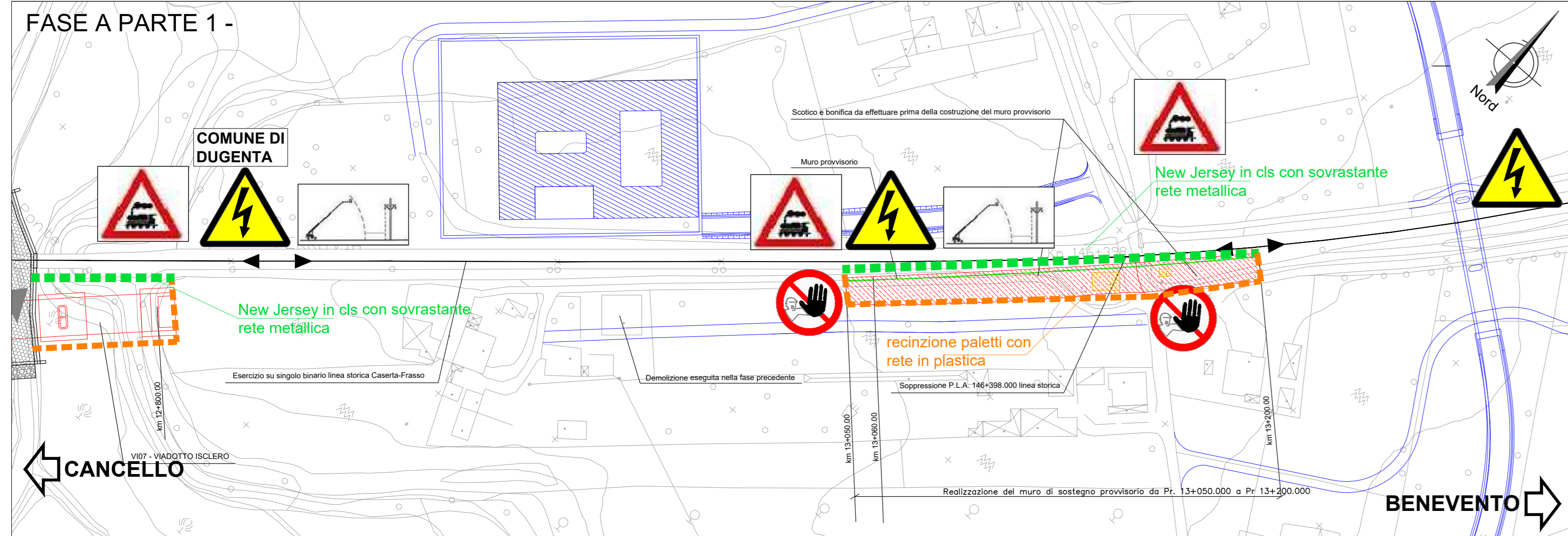
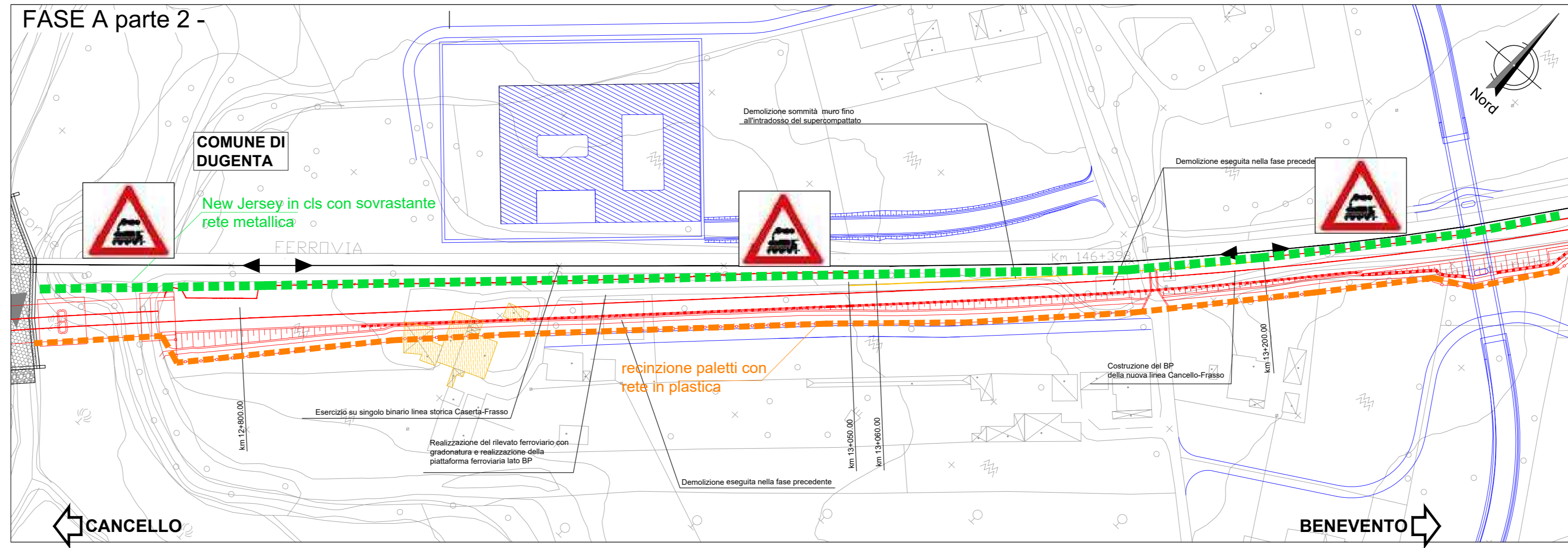
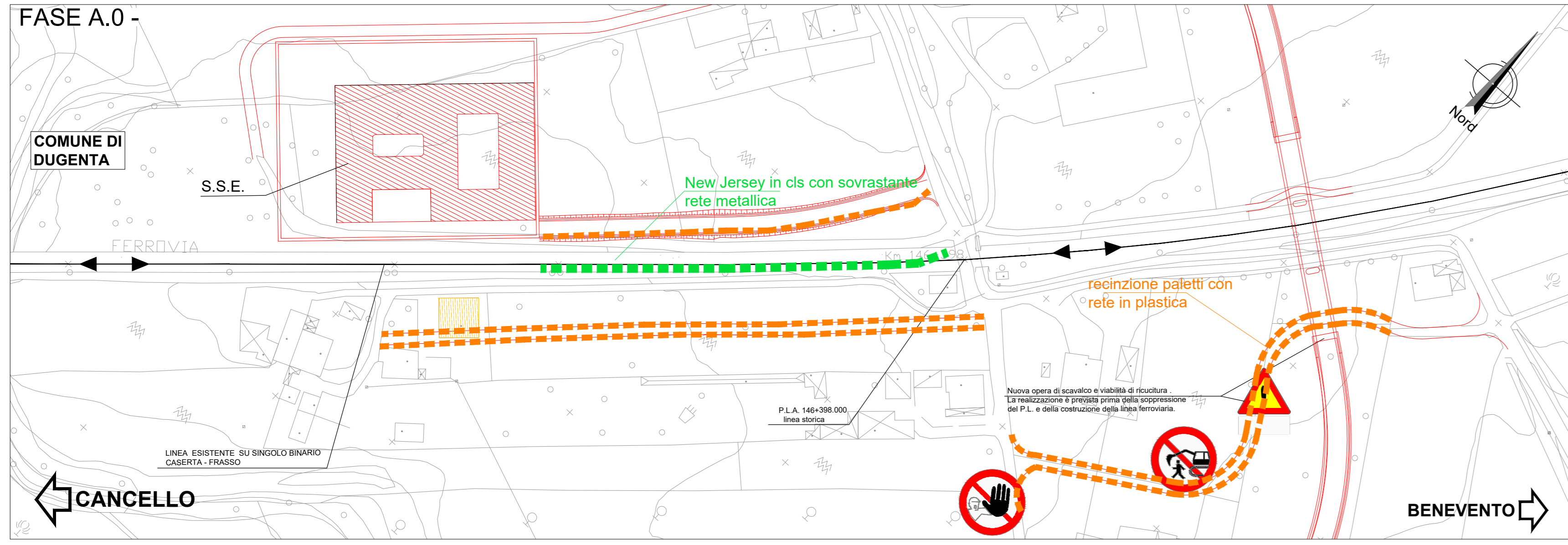


Descrizione Fasi Esecutive nel tratto dalkm 12+800 al km 13+200 della linea Cancellò-Frasso



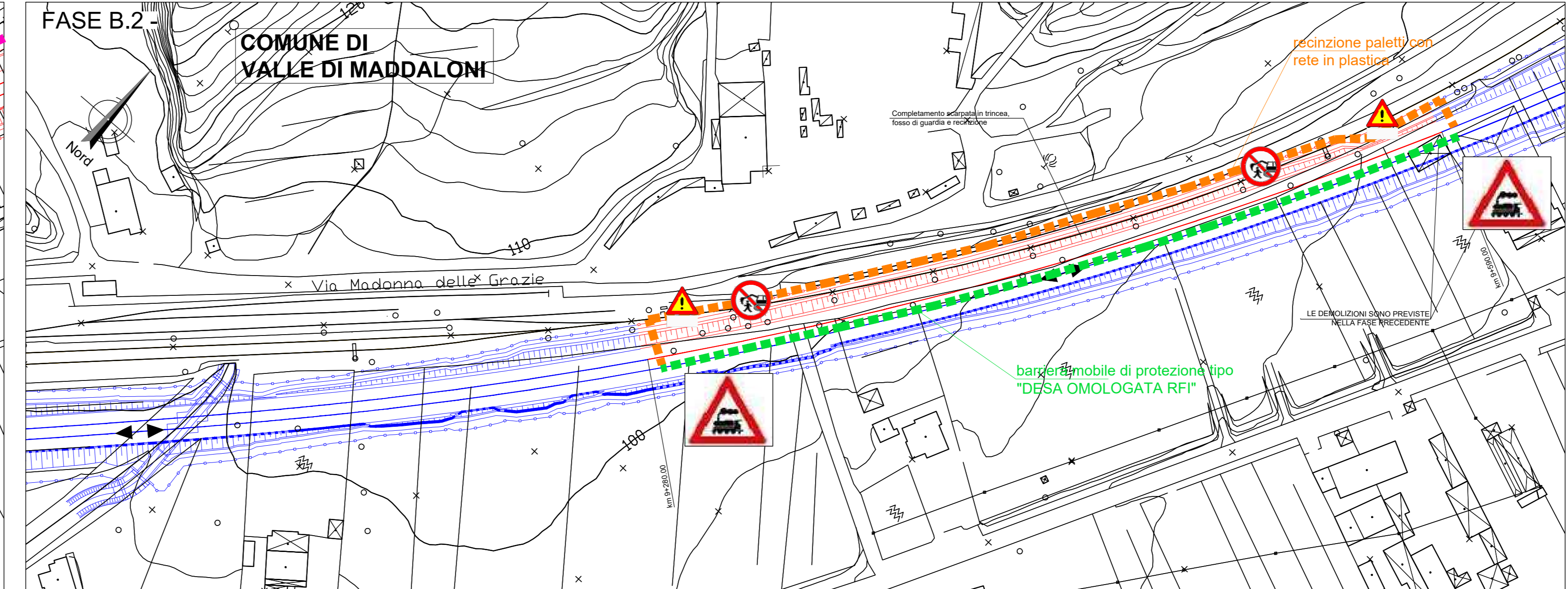
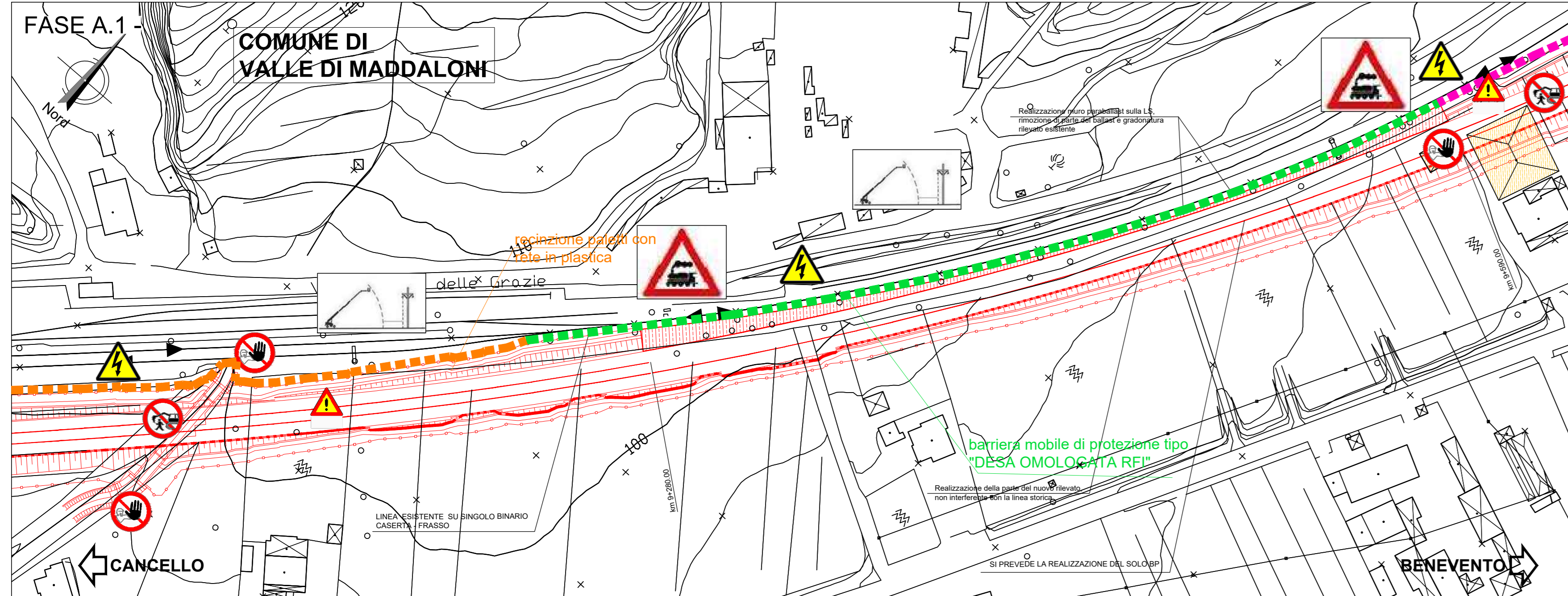
Descrizione Fasi Esecutive nel tratto km 9+280 al km 9+590 della linea Cancellò - Frasso

- Fase A.0 (stato attuale):
- Esercizio su linea storica;
- Fase A:
- Realizzazione muro paraballast sulla LS, rimozione di parte del ballast e gradatura rilevato esistente.
 - Realizzazione del rilevato ferroviario non interferente con la linea esistente
 - Esercizio sulla linea storica a singolo binario
- Fase B.1 :
- spostamento dell'esercizio sul BP realizzato nella fase precedente
 - dimissione della linea storica e demolizione del rilevato esistente
- Fase B.2 :
- Realizzazione della restante parte del corpo ferroviario: nuova trincea, fossa di guardia e recinzioni.
 - Realizzazione del nuovo BD.
 - Esercizio a singolo binario BP.
- Fase C :
- Attivazione del doppio binario.

Descrizione Fasi Esecutive nel tratto dalkm 12+800 al km 13+200 della linea Cancellò-Frasso

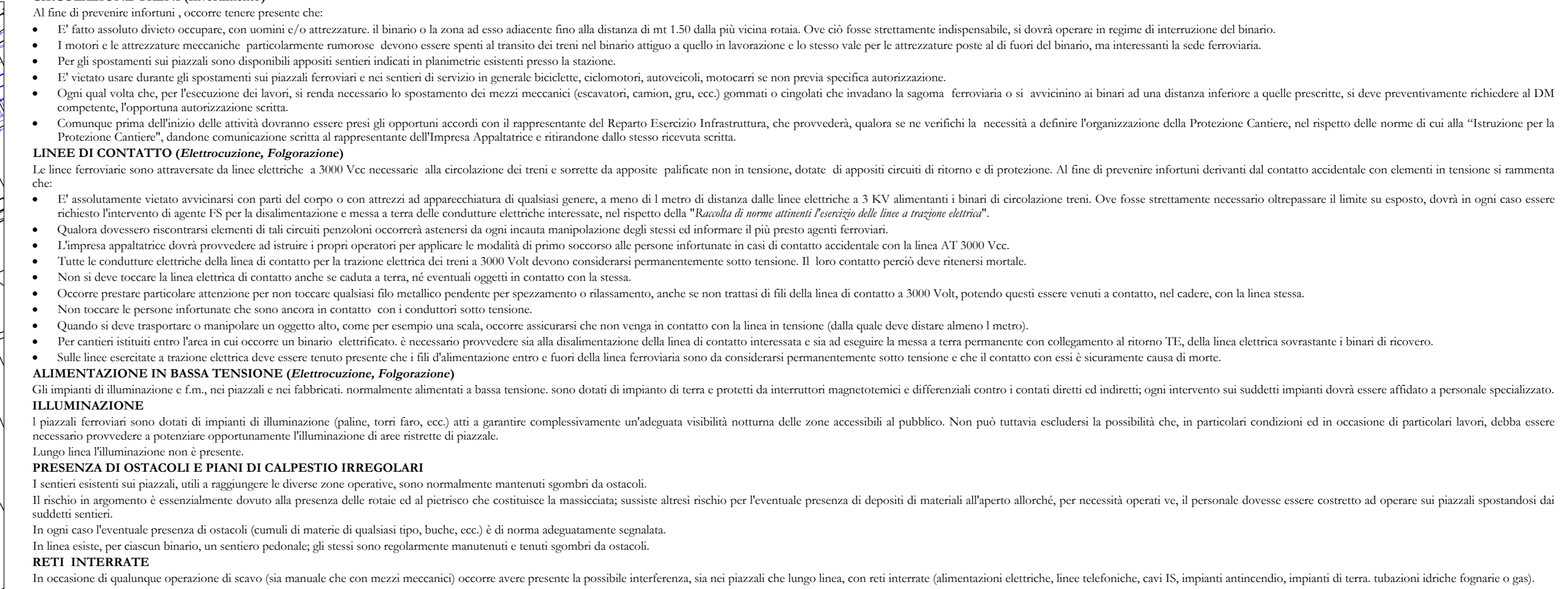
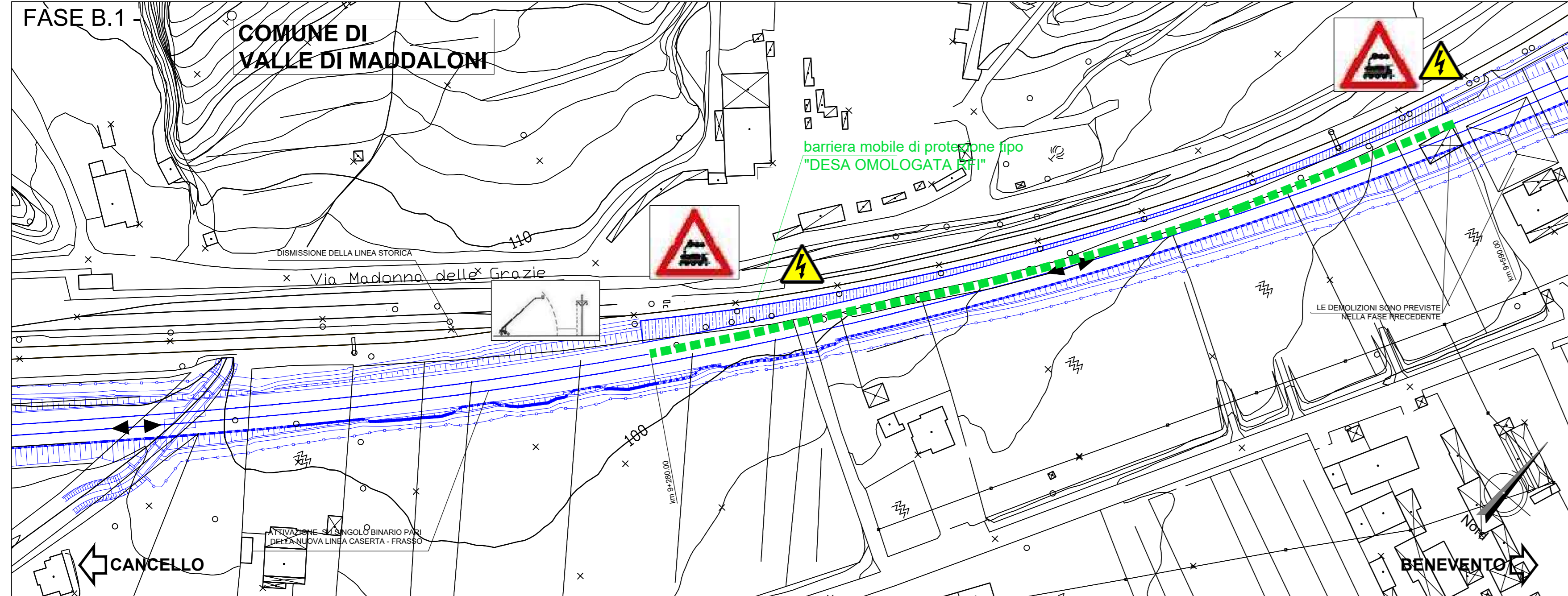
- Fase A.0 (stato attuale):
- Esercizio su linea storica;
 - Soppressione del P.L. al km 146+398 ed attivazione del nuovo cavalcavia viabilità locale al km 13+276
- Fase A parte 1:
- Dal km 13+050 al km 13+200 scavo e bonifica di una parte del rilevato e realizzazione del muro di sostegno provvisorio;
 - Esercizio sulla linea storica a singolo binario
- Fase A parte 2 :
- Dal km 12+800 al km 13+050 realizzazione del rilevato ferroviario con gradatura e realizzazione della piattaforma ferroviaria lato BP;
 - Dal km 13+050 al km 13+200 demolizione della sommità del muro fino all'intradosso del supercompattato.
 - Costruzione, lato BP della restante parte del rilevato ferroviario;
 - Esercizio sulla linea storica a singolo binario

Descrizione Fasi Esecutive nel tratto km 9+280 al km 9+590 della linea Cancellò - Frasso



- Fase B.1 - B.2 :
- Attivazione dell'esercizio a singolo binario sul nuovo binario pari
 - Dimissione della linea storica
 - Completamento del rilevato ferroviario per la realizzazione del binario dispari ;
- Fase C :
- Attivazione nuovo binario dispari con circolazione a doppio binario Caserta/Cancellò-Frasso Telesina Dugenta

- Tutti gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare, oltre ai DPI prescritti, tute ad alta visibilità con striscia catarfanti omologata con marchio CE.
- Cassetta di pronto soccorso
- Tenere un estintore efficiente a portata di mano
- Verificare la presenza di condutture elettriche interrate o di altri servizi
- Se si opera oltre i 2 metri ancorarsi con sistema di sicurezza, imbracatura o moschettone.



- MACROFASI INTERCONNESSIONI**
- LEGENDA**
- COSTRUZIONE
 - DEMOLIZIONE
 - PROVVISORIO
 - SPOSTAMENTO
 - REALIZZATO

Per la realizzazione delle attività, è necessario delimitare le aree di lavoro dalla linea ferroviaria tramite una idonea recinzione con rete in plastica alta 2 m, limitando così le interferenze con l'esercizio ferroviario al solo periodo di posa e rimozione della stessa. Per la gestione delle interferenze con l'esercizio ferroviario, si prevede l'installazione di barriere mobili di protezione tipo DESA nel tratto di binario adiacente a quello oggetto dell'intervento. Questi dispositivi di sicurezza sono idonei a realizzare una delimitazione visiva e fisica in modo permanente tra l'area del cantiere di lavoro ed i binari in esercizio adiacenti; la delimitazione dell'area di lavoro è finalizzata a evitare l'accesso involontario ai binari in esercizio da parte del personale che opera nel cantiere.

L'impiego di tali dispositivi deve essere affidato ad agenti opportunamente formati di RFI e di imprese di sicurezza iscritte all'Albo di RFI; le operazioni di montaggio e smontaggio delle barriere mobili dovranno avvenire in regime di interruzione

CIRCOLAZIONE TRENI (Investimenti)

Al fine di prevenire incidenti, è necessario tenere presente che:

- È 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 rotina. Ove ciò fosse strettamente indispensabile, si dovrà operare in regime di interruzione del binario.
- I motoni 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 su piazzali sono disponibili appositi scintori indicati in planimetrie esistenti presso la stazione.
- È vietato essere durante gli spostamenti sui piazzali ferroviari e nei servizi di servizio in generale biciclette, ciclomotori, autoveicoli, motocicli o in non previa specifica autorizzazione.
- Ogni qual volta che, per l'esecuzione dei lavori, si renda necessario lo spostamento dei mezzi meccanici (scavatori, camion, gru, ecc) gommati o diingolati che invadono la sagoma ferroviaria o si avvicinano ai binari ad una distanza inferiore a quelle prescritte, si deve preventivamente richiedere al DM competente, l'opportuna 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 Cantieri, nel rispetto delle norme di cui alla "Istruzione per la Protezione Cantieri", dandone comunicazione scritta al rappresentante dell'Impresa Appaltatore e ritirandone dallo stesso ricevuta scritta.

LINEE DI CONTATTO (Elettrocuzione, Folgorazione)

Le linee ferroviarie sono attraversate da linee elettriche a 3000 Vcc necessarie alla circolazione dei treni e sorrette da apposite paliacche non in tensione, dotate di appoggi circuiti di ritorno e di protezione. Al fine di prevenire infortuni derivanti dal contatto accidentale con elementi in tensione si rammenta che:

- È assolutamente vietato avvicinarsi con parti del corpo o con attrezzi ad apparecchiature 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 indispensabile 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 "Norma di norme attinenza l'esercizio delle linee a trazione elettrica".
- Qualora dovessero riscontrarsi elementi di tali circuiti pericoli occorrono astenersi da ogni incursione di manipolazione degli stessi ed informare il più presto agenti ferroviari.
- L'impresa appaltatore dovrà provvedere ad fornire i propri operatori per applicare le modalità di primo soccorso alle persone informate in caso 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 perito 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 rilasciamento, anche se non trattasi 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 informate 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 vengano 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 coagulare 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.

ALIMENTAZIONE IN BASSA TENSIONE (Elettrocuzione, Folgorazione)

Gli impianti di illuminazione e Em, nei piazzali e nei fabbricati, normalmente alimentati a bassa tensione, sono dotati di impianto di terra e protetti da interruttori magnetotermici e differenziali contro i contatti diretti ed indiretti; ogni intervento sui suddetti impianti dovrà essere affidato a personale specializzato.

ILLUMINAZIONE

I piazzali ferroviari sono dotati di impianti di illuminazione (palme, torii favi, 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 prevedere e potenziare opportunamente l'illuminazione di aree ristrette di piazzale.

PRESENZA DI OSTACOLI E PIANI DI CALPESTIO IRREGOLARI

I senieri esistenti sui piazzali, uniti a raggiungere i seni diversi sono operativi, sono normalmente mantenuti sgombri da ostacoli.

Il rischio in argomento è potenzialmente dovuto alla presenza delle rotine ed al pensiero che continuate la massicciata, sussiste altresì rischio per l'eventuale presenza di depositi di materiali all'aperto allorché, per necessità operati ve, il personale dovesse essere costretto ad operare sui piazzali spostandosi dai suddetti senieri.

In ogni caso l'eventuale presenza di ostacoli (cumuli di materie di qualsiasi tipo, buche, ecc) è di norma adeguatamente segnalata.

La 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 antincendio, impianti di terra, tubazioni idriche fognarie o gas).

AGENTI BIOLOGICI

Le lavorazioni svolte non prevedono l'utilizzo di agenti biologici né in forma di materia prima, né in forma di rifiuto di lavorazione. Pertanto il rischio biologico può collegarsi essenzialmente alla possibilità di contatti accidentali con escrementi di topi, singole usate o materiale ferroso arrugginito. Tali rischi, malgrado la pochezza effettivazione degli interventi di pulizia, devono essere ritenuti più probabili sui piazzali e nelle zone limitrofe ad aree urbane.

RUMORE

Tale rischio può sussistere soprattutto nei piazzali in conseguenza alle attività che vi si svolgono (circolazione treni, operazioni di manovre con macchine diesel, interventi con mezzi meccanici a binari e massicciata ecc).

È l'eventuale uso di mezzi di protezione individuale (cuffie od altri) dovrà essere valutato nel singolo caso e contemporaneo con i rischi di cui al precedente punto A.

AMBIENTI SPECIALI

L'ingresso del personale e l'esecuzione all'interno di alcuni ambienti quali sottostazioni elettriche, cabine ACHI, sale relais, centraline barriera saranno all'occorrenza disciplinati da accordi di dettaglio presi mediante appositi verbali redatti con il personale FS autorizzato a seguito di sopralluogo.

RISCHI SPECIFICI

Si riportano di seguito, in forma schematica, i rischi specifici nell'ambito FS Stazioni.

- Rischi specifici ambiente ferroviario
- Transito ferroviario (manovre, treni, carrelli);
- Piani di calpestio e/o intervie sconnesse;
- Tubazioni d'acqua intruse;

COMMITTENTE:

DIRIZIONE LAVORI:

APPALTATORE:

PROGETTAZIONE:

IL RESPONSABILE DEI LAVORI

PROGETTO ESECUTIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLÒ-BENEVENTO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA-NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE MADDALONI

PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Sezione particolare: Fasi affiancamento LS tra le progressive 9+280 - 9+590 e 12+800 - 13+200

APPALTATORE:

IL COORDINATORE PER LA PROGETTAZIONE

CONFERMA LAVORI

REV.	DESCRIZIONE	REDATTO	DATA	VERIFICATO	DATA	APPROVATO	DATA	AUTORIZZATO DATA
A	Emisivo	S.Meca	10/01/2018	F.Macco	10/01/2018	P.Macchi	10/01/2018	P.Macchi
B	Ricepimento antenna ITF	S.Meca	10/01/18	F.Macco	10/01/18	P.Macchi	10/01/18	

File: I\F1\01\1EZZPUS20002025B.dwg