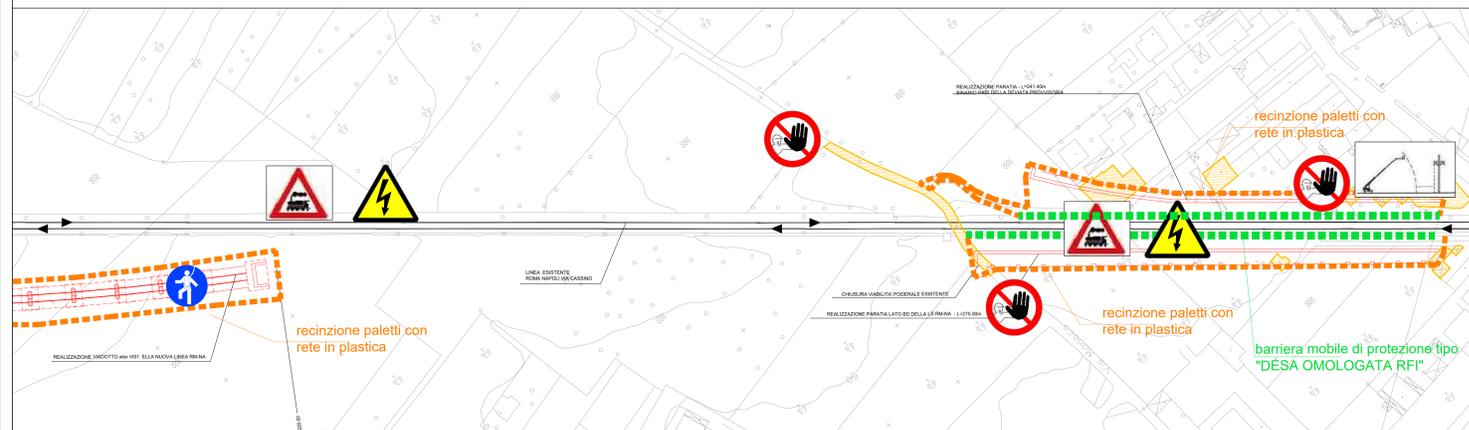
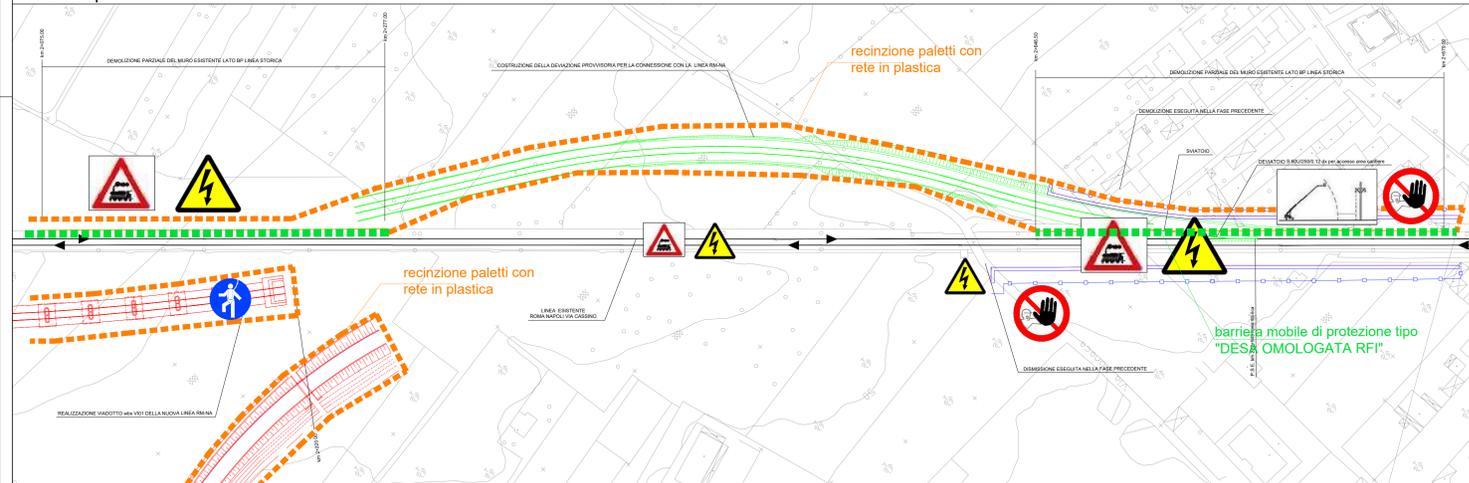


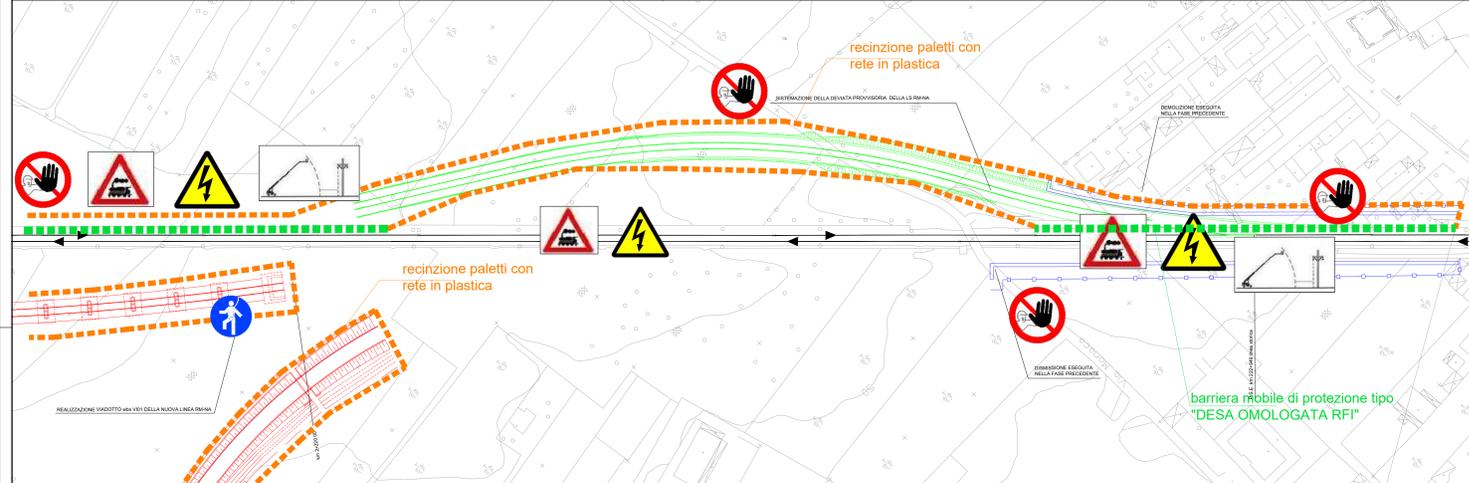
FASE A.1 parte 1 -



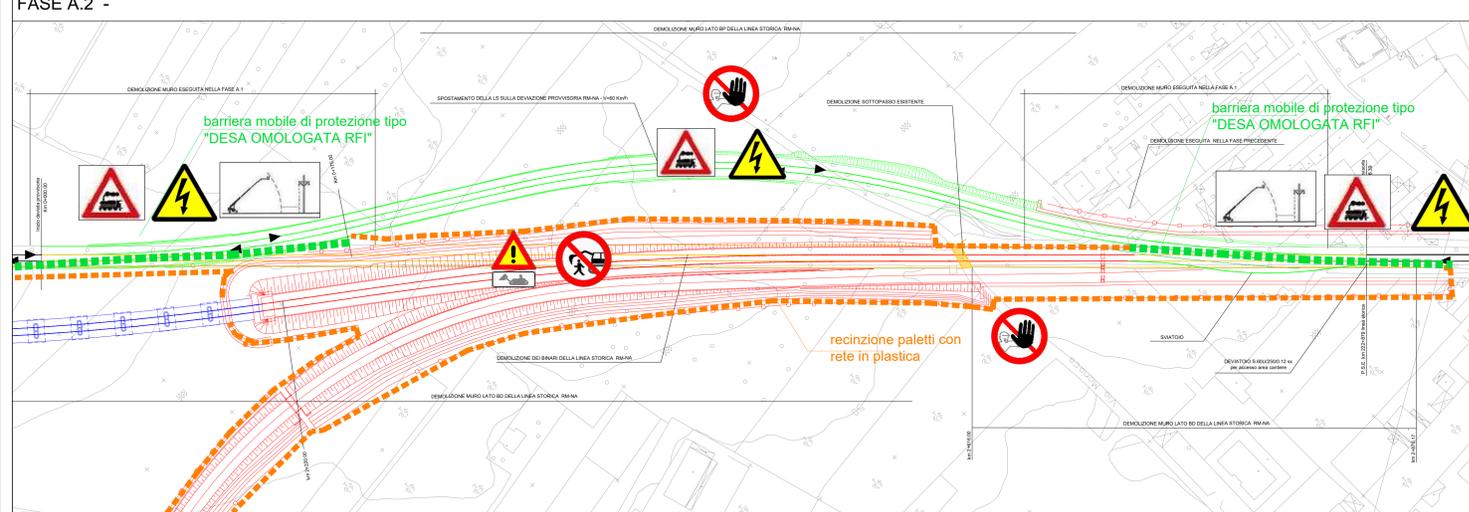
FASE A.1 parte 2 -



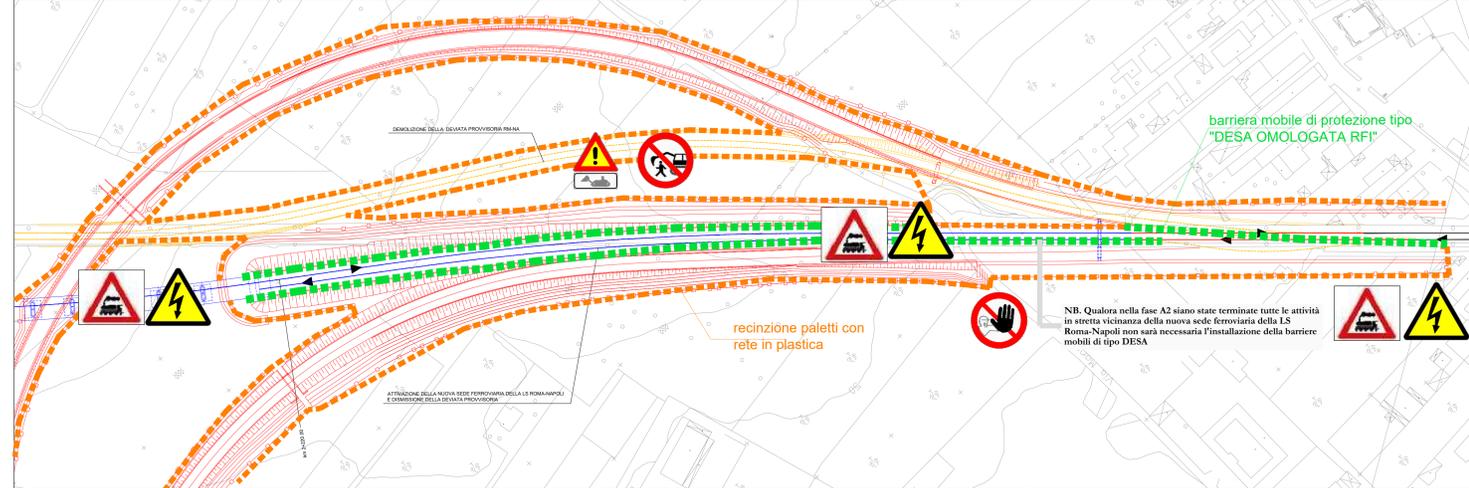
FASE A.1 parte 3 -



FASE A.2 -



FASE A.3 e A.4 -



CIRCOLAZIONE TRENI (Investimento)
 Al fine di prevenire infortuni, occorre 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 m 1.50 dalla più vicina rotaia. Ovvero è fatto assoluto divieto occupare, con uomini e/o attrezzature, il binario o la zona ad esso adiacente fino alla distanza di m 1.50 dalla più vicina rotaia. Ovvero è fatto assoluto divieto occupare, con uomini e/o attrezzature, il binario o la zona ad esso adiacente fino alla distanza di m 1.50 dalla più vicina rotaia.
 • I motori e le attrezzature meccaniche, particolarmente rumorose, devono essere operati al minimo indispensabile e lo stesso vale per le attrezzature poste al di fuori del binario, ma in vicinanza della sede ferroviaria.
 • Per gli spostamenti sui piazzali sono disponibili appositi sentieri indicati in planimetrie esistenti presso la stazione.
 • È vietato usare durante gli spostamenti sui piazzali ferroviari e nei sentieri di servizio in generale biciclette, ciclomotori, autoveicoli, motocarri, ecc. gommati o cingolati che invadano la sagoma ferroviaria o si avvicinino ai binari ad una distanza inferiore a quella prescritta, 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 Cantiere, nel rispetto delle norme di cui alla "Istruzione per la Protezione Cantiere", dandone comunicazione scritta al rappresentante dell'Impresa Appaltatrice e ritirandola dallo stesso ricevuta scritta.

LINEE DI CONTATTO (Elettrocuzione, Folgorazione)
 Le linee ferroviarie sono attraversate da linee elettriche a 3000 Volt.
 • 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. Ovvero è fatto assoluto divieto occupare, con uomini e/o attrezzature, il binario o la zona ad esso adiacente fino alla distanza di m 1.50 dalla più vicina rotaia. Ovvero è fatto assoluto divieto occupare, con uomini e/o attrezzature, il binario o la zona ad esso adiacente fino alla distanza di m 1.50 dalla più vicina rotaia.
 • È fatto assoluto divieto 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. Ovvero è fatto assoluto divieto occupare, con uomini e/o attrezzature, il binario o la zona ad esso adiacente fino alla distanza di m 1.50 dalla più vicina rotaia. Ovvero è fatto assoluto divieto occupare, con uomini e/o attrezzature, il binario o la zona ad esso adiacente fino alla distanza di m 1.50 dalla più vicina rotaia.
 • Qualora dovessero riscontrarsi elementi di tali circuiti pericolosi occorrerà astenersi da ogni incassa manipolazione degli stessi ed informarli il più presto agli agenti ferroviari.
 • L'impresa appaltatrice dovrà provvedere ad istruire i propri operatori per applicare le modalità di primo soccorso alle persone infortunate in caso di contatto accidentale con la linea AT 3000 Volt.
 • 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 perciò 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 rilassamento, 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 istruiti entro l'area in cui occorre un binario elettrico, è necessario provvedere sia alla disalimentazione della linea di contatto interessata e sia ad eseguire la messa a terra permanente con collegamento al ritorno TT, della linea elettrica sovrastante i binari di rinvio.
 • Nelle 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 f.m., 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 (paline, torii fari, 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 operati, il personale dovesse essere costretto ad operare sui piazzali spostandosi dai suddetti sentieri. In ogni caso l'eventuale presenza di ostacoli (cumuli di materie di qualsiasi tipo, buche, ecc.) è di norma adeguatamente segnalata.

RETI INTERRATE
 In linea essere, per ciascun binario, un sentiero pedonale; gli stessi sono regolarmente mantenuti e tenuti sgombri da ostacoli. 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 FS, 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 topo, siringhe usate o materiale ferreo arrugginito. Tali rischi, malgrado la periodica effettuazione 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.). L'eventuale uso di mezzi di protezione individuale (cuffie od altri) dovrà essere valutato nel singolo caso e con riferimento a 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 ACEI, sale relai, centraline batteria 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 scoscese;
- Tubazioni d'acqua interrate;

Descrizione Fasi Esecutive

- Fase A.0 (stato attuale):
 - Esercizio su linea storica;
- Fase A.1 parte 1:
 - Realizzazione della paratia lato BD della LS Roma - Napoli;
 - Demolizione di un fabbricato;
 - Realizzazione della paratia lato BP della futura deviato provvisoria della LS Roma-Napoli;
 - Esercizio sulla linea storica
- Fase A.1 parte 2:
 - Scavo e demolizione del tratto di muro esistente lato BP della LS Roma-Napoli in interferenza con la nuova deviato provvisoria alla LS. Le demolizioni delle zattere di fondazione delle opere di sostegno, prossime ai binari in esercizio andranno demolite durante le interruzioni notturne previste;
 - Ubicazione deviato di cantiere in corrispondenza della P.S. km 222+949 della linea storica
 - Esercizio sulla linea storica
- Fase A.1 parte 3:
 - Sistemazione della sede ferroviaria della deviato provvisoria della LS Roma-Napoli (futura sede dell'interconnessione Nord BP). Per la piattaforma ferroviaria viene realizzato sia lo strato di sub-ballast, sia quello di supercompattato.
 - Esercizio sulla linea storica
- Fase A.2:
 - Spostamento dell'esercizio sulla nuova deviato provvisoria.
 - Scavo e demolizione dell'opera di sostegno esistente lato BD della LS Roma-Napoli. Scavo fino a piano di fondazione della nuova sede ferroviaria LS Roma-Napoli;
 - Ubicazione deviato di cantiere in corrispondenza della P.S. km 222+879 della linea storica
 - Demolizione dei binari della Storica lato BD
 - Realizzazione della nuova sede ferroviaria della LS Roma-Napoli e del futuro BD dell'interconnessione Nord. Per la piattaforma ferroviaria viene realizzato sia lo strato di sub-ballast, sia quello di supercompattato.
- Fase A.3 - A.4:
 - Attivazione della nuova sede ferroviaria della LS Roma-Napoli
 - Demolizione di alcune parti della linea storica
 - Demolizione deviazione provvisoria ad eccezione delle parti di corpo stradale necessarie ai futuri rami d'interconnessione Roma-Bari da realizzare in altro appalto.

MACROFASI INTERCONNESSIONI LEGENDA

- COSTRUZIONE
- DEMOLIZIONE
- PROVVISORIO
- SPOSTAMENTO
- REALIZZATO

Tutti gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare, oltre ai DPI prescritti, tute ad alta visibilità con strisce catarifrangenti omologate 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 assicurarsi con cordino di sicurezza, imbracatura e moschettone.

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

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

APPALTATORE: **CONSORZIO GFT** **PIZZAROTTI**

PROGETTAZIONE: **IL RESPONSABILE DEI LAVORI** (di serie del D.Lgs. 81/2008) Data

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO PROGETTISTI: **PIZZAROTTI** **Sintagma** **INTERFERA** Firmato con nota del 28/09/2018 Ing. Tommaso Martelletti

PROGETTO ESECUTIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI
RADDOPPIO TRATTA CANCELLO-BENEVENTO
1° LOTTO FUNZIONALE CANCELLO-FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA-NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE MADDALONI

PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO
 Sezione particolare : Fasi allaccio deviazione provvisoria

APPALTATORE: **CONSORZIO GFT** **PIZZAROTTI** **INTERFERA** **IL COORDINATORE PER LA PROGETTAZIONE** (di serie del D.Lgs. 81/2008) Ing. Francesco Mazzoni

COMMESSA: **IF1N1EZZPUSZ002027B** LAVORATO con lettera ACQS/10448/18/LU del 18/02/2018 Ottobre 2018 Data Firma

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Emisione	S.Moro	10/07/2018	F.Mazzoni	10/07/2018	F.Mazzoni	10/07/2018	P.Mazzoni	
B	Revisione grafica/IT	S.Moro	10/07/18	F.Mazzoni	10/07/18	F.Mazzoni	10/07/18		

File: IF1N1EZZPUSZ002027B.dwg n. Elab.