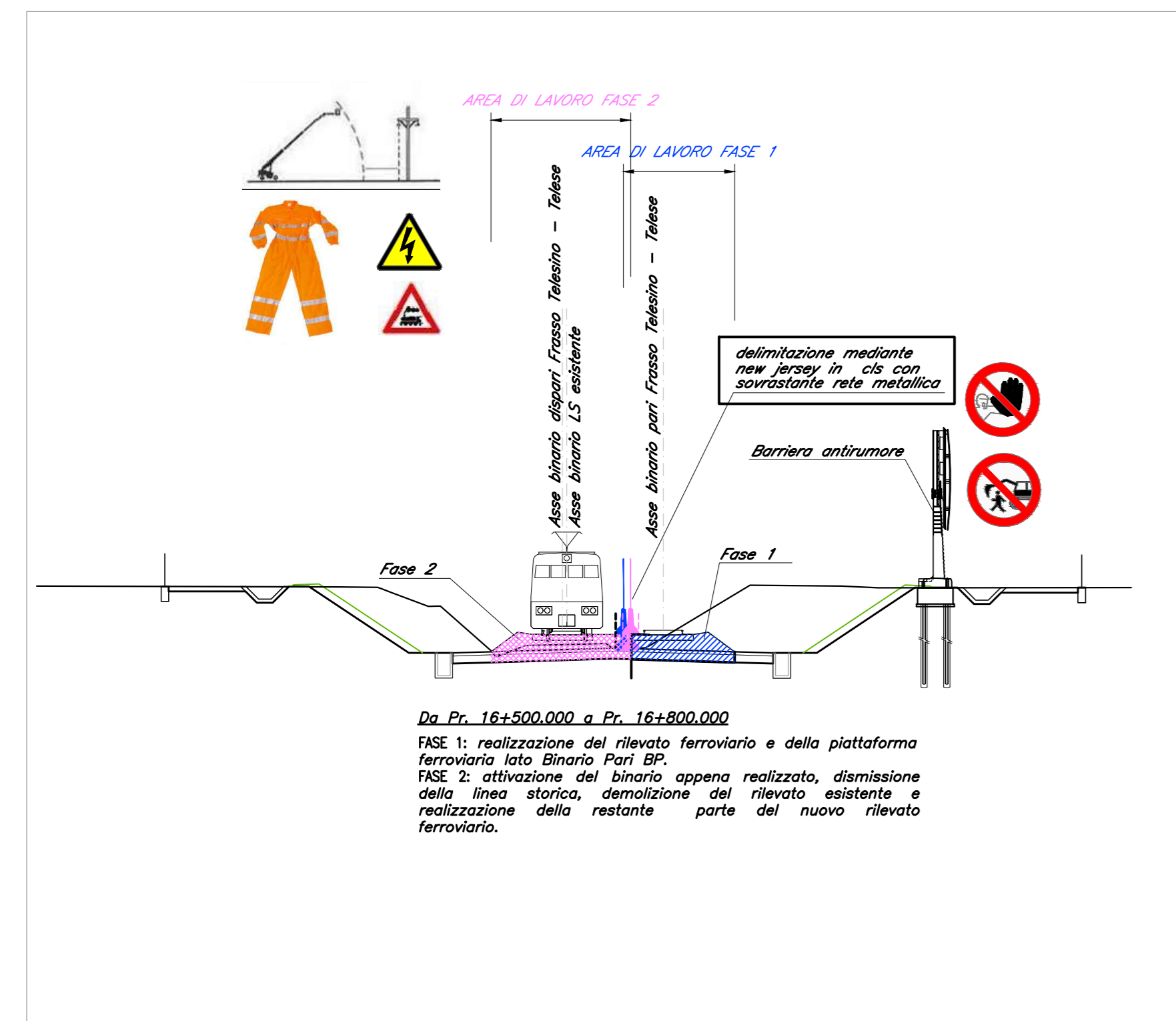




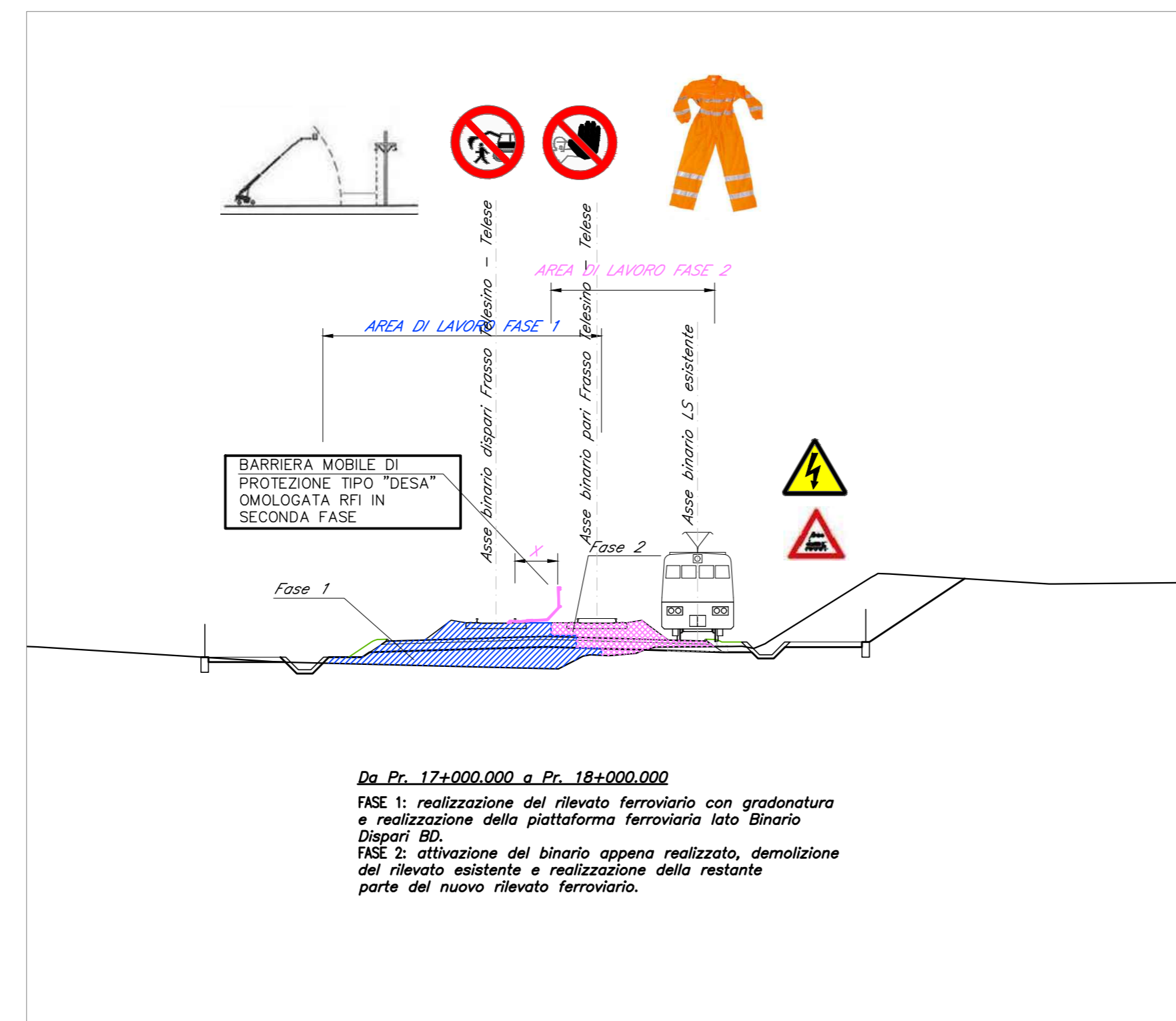
PLANIMETRIA 1° LOTTO FUNZIONALE DA KM 16+500 A KM 27+700 - Fasi in affiancamento alla Linea Storica LS - Scala 1:10000

Fasi di costruzione sezioni in affiancamento alla LS Linea Frasso Telesino - Telese - Scala 1:200

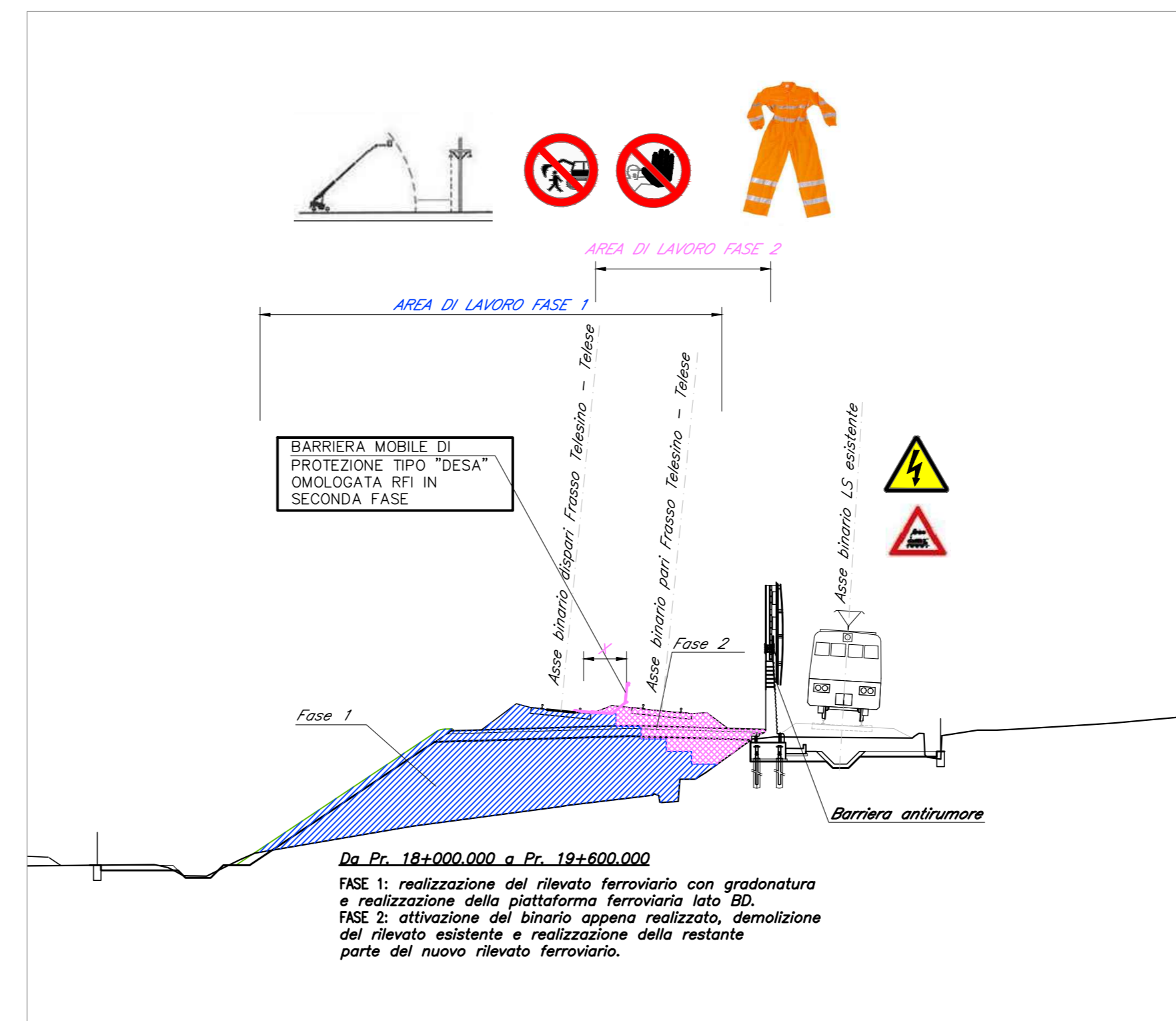
TRATTO 01



TRATTO 02

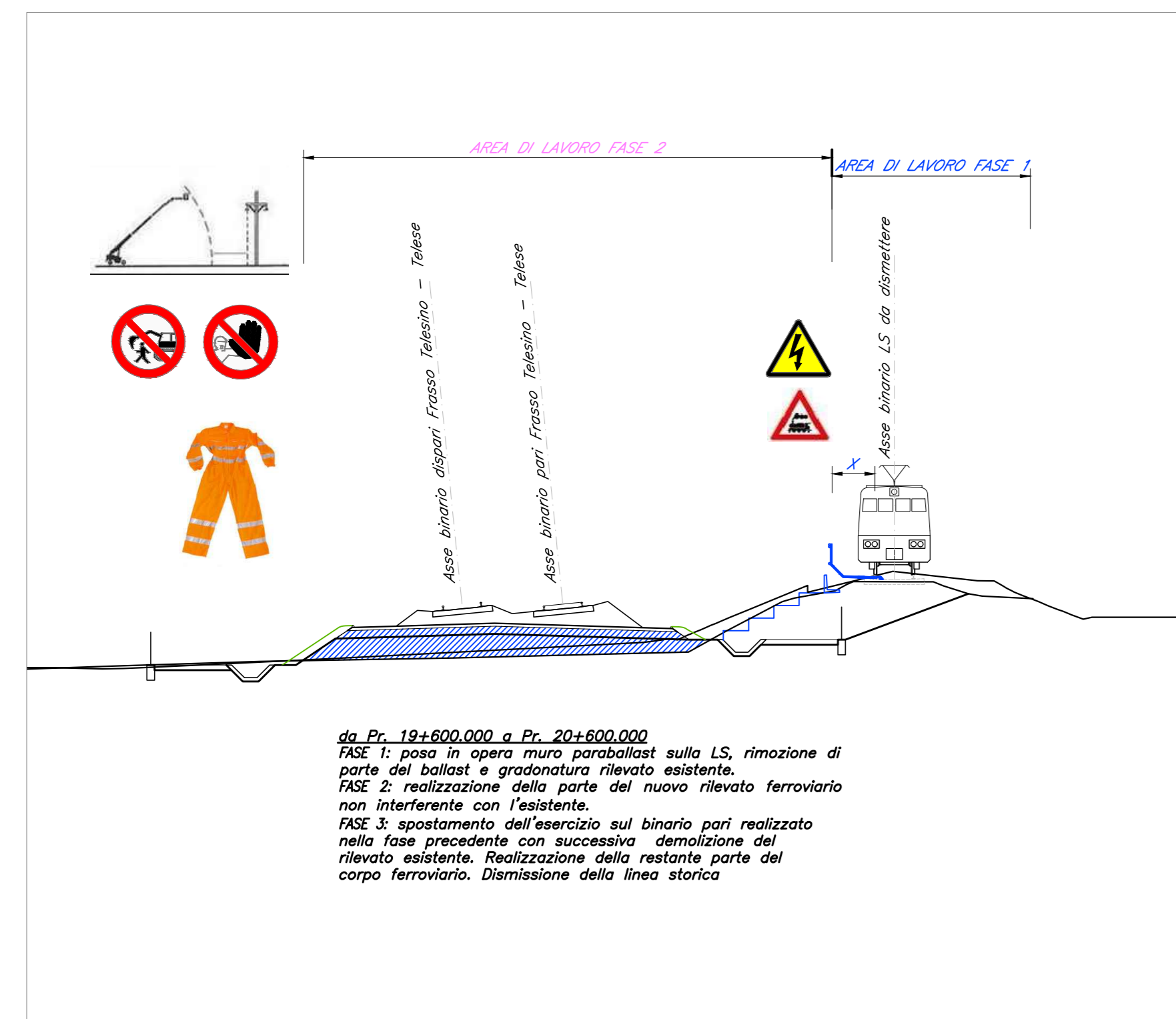


TRATTO 03

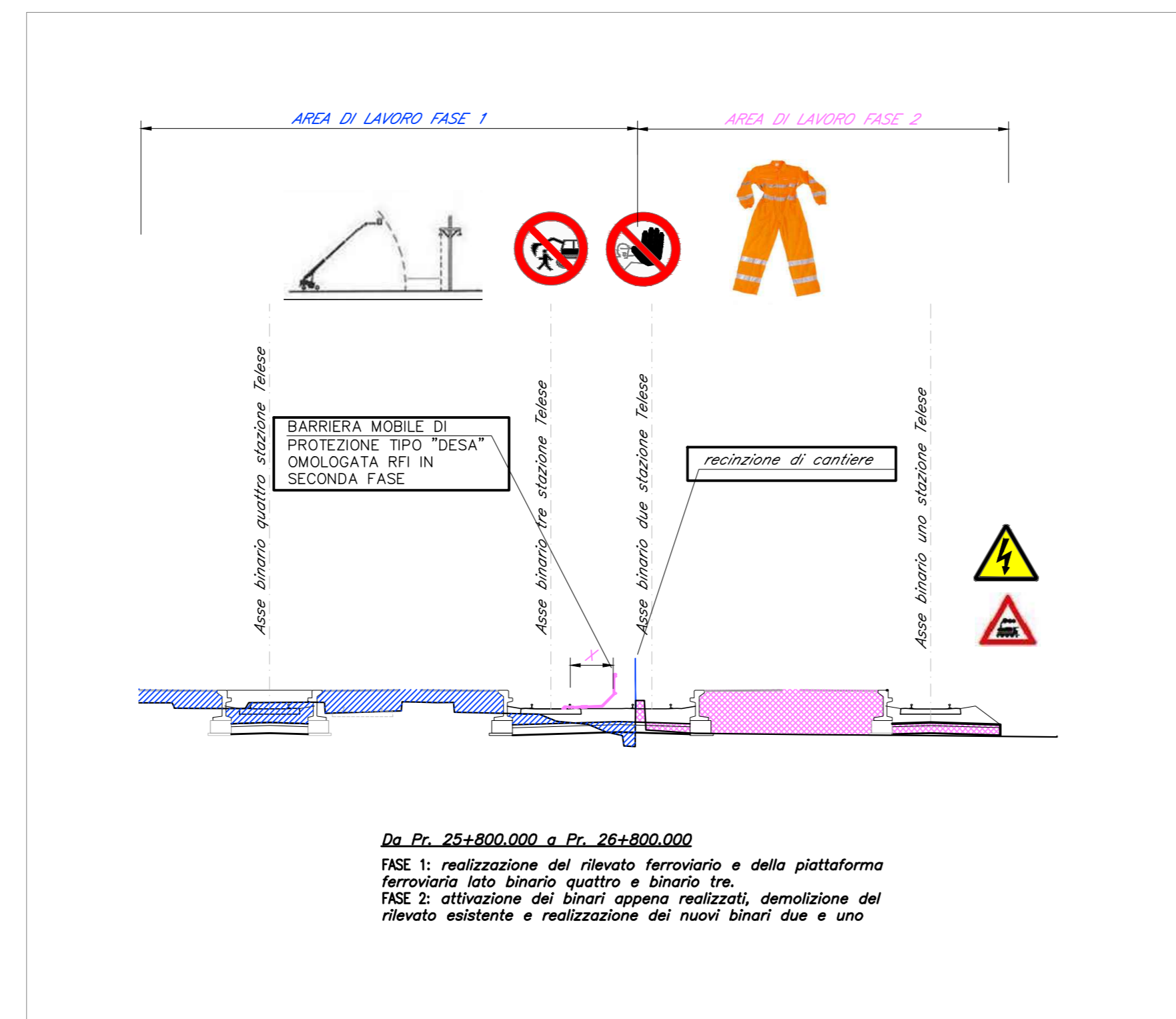


- Tutti gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare, oltre ai dpi prescritti, tute ad alta visibilità con strisce californiane omologate con marchio CE
- Cassette di pronto soccorso
- Tenere un estintore efficiente a portata di mano
- Verificare la presenza di condutture elettriche interrate o di altri servizi

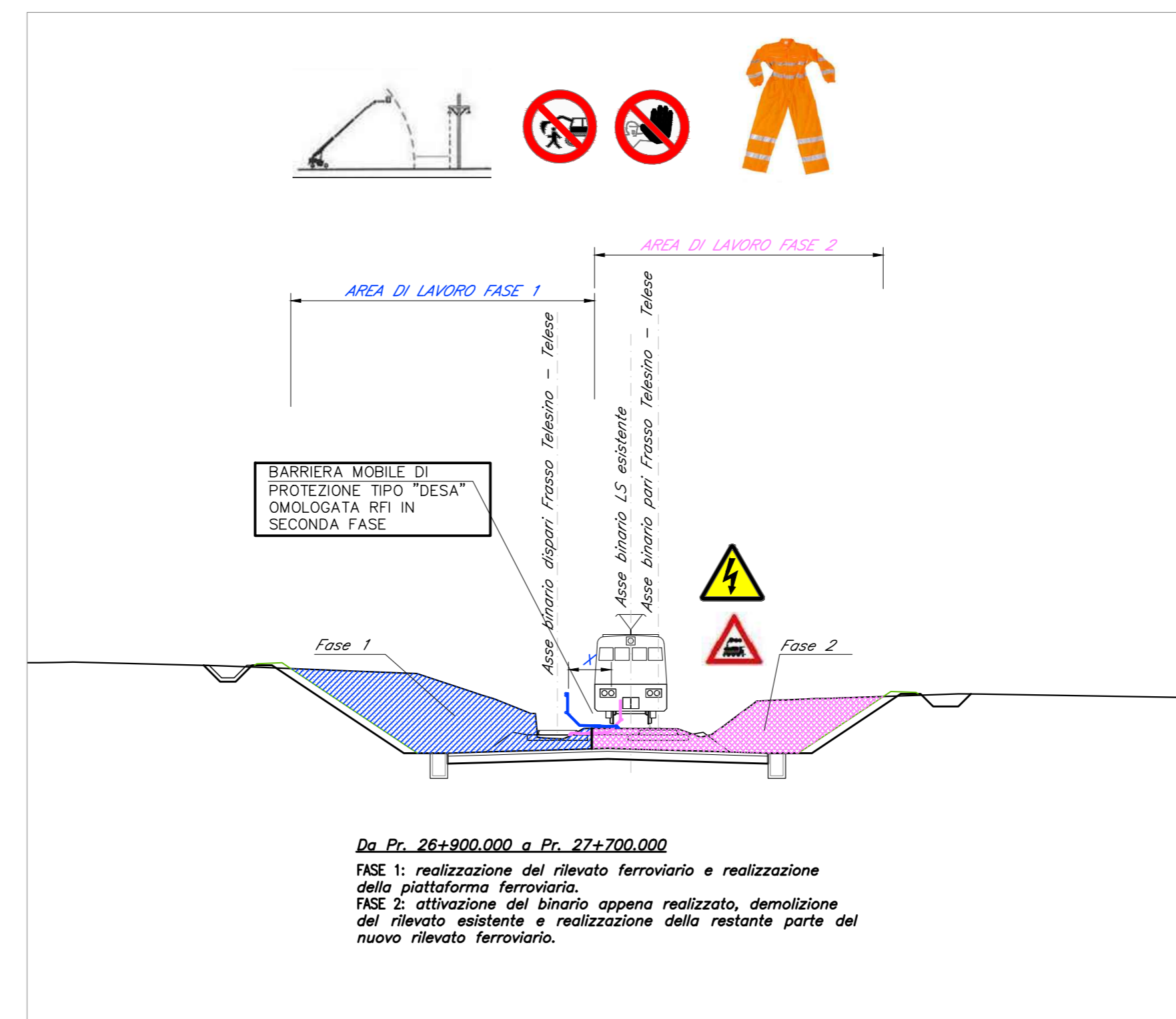
TRATTO 04



TRATTO 05



TRATTO 06



PROTEZIONE DEI CANTIERI SU LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO
 Quando si eseguono lavori in ambiente ferroviario che comportino almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni come esplicitato nell'art.10 della L.P.C.:

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:

- occupazione, da parte di addetti ai lavori, del binario o della zona ad esso adiacente fino alle seguenti distanze X dalla più vicina rotaia:
 - m 1,50 per velocità non superiori a 140km/h;
 - m 1,55 per velocità non superiori a 160km/h;
 - m 1,65 per velocità non superiori a 180km/h;
 - m 1,75 per velocità non superiori a 200km/h;
 - m 2,15 per velocità non superiori a 250km/h;
 - m 2,70 per velocità non superiori a 300km/h;
- possibilità di interferenza tra mezzi e attrezzature con la sagoma di libero transito;
- indebolimento o discontinuità della via;

dovranno essere effettuati in assenza della circolazione dei treni, secondo le modalità indicate nella stessa IPC.

Sui binari fisicamente adiacenti a quello interessato dai lavori deve essere interrotta la circolazione dei treni e delle manovre o, in alternativa, devono essere adottate le misure mitigative di cui all'art.12 della stessa IPC.

- 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 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 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, Folgorazione)**
- I piazzali e le linee ferroviarie sono attraversati da linee elettriche a 3000 Vcc necessarie alla circolazione dei treni e sorrette da apposite palificanti 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 un 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 PS per la disalimentazione e messa a terra delle condutture elettriche interessate, nel rispetto della "Raccolta di norme attinenti 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 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 riassamento, 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.
- 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).
- LINEA STORICA IN ESERCIZIO**
- I lavori in affiancamento alla linea ferroviaria esistente dovranno sempre essere assistiti da personale specializzato. Le opere inizieranno quando si avranno a disposizione tutte le autorizzazioni.
 - In base alla programmazione dei lavori si avranno diverse interferenze con l'esercizio ferroviario in diverse fasi. In particolare durante la movimentazione dei cantieri di armamento con mezzi rotabili, durante le fasi di allaccio alla linea storica, durante la realizzazione del binario in affiancamento a quello esistente, inoltre vi sarà una fase in cui l'esercizio sarà effettuato sul nuovo binario dispari mentre è in fase di completamento il binario pari. Per le soggezioni riscontrate si procederà ad operare in interruzione o con l'adozione di quanto previsto dall'IPC, adottando barriere mobili omologate e sistemi di avviso passaggio treni automatici, in modo da consentire alle maestranze di posizionarsi a distanza di sicurezza e sgombrare l'area, garantendo i margini di sicurezza per il passaggio del treno.
- NOTE GENERALI**
- Nei casi in cui in progetto, per la composizione della piattaforma ferroviaria, è prevista la messa in opera del solo tratto di supercompattato senza sub-ballast, dovrà essere rilevata la quota del piano di regolamento del supercompattato esistente in modo che la realizzazione dell'allargamento della piattaforma sarà realizzata posando il supercompattato in continuità con lo strato esistente.
 - Nelle zone di congiunzione tra la nuova linea ferroviaria in progetto e la LS, lì dove la piattaforma ferroviaria coinciderà, saranno svolti solo dei lavori di armamento in interruzione notturna.
 - Occorrerà realizzare una TE provvisoria lì dove la TE esistente interferisce con le fasi realizzative del nuovo rilevato ferroviario.

COMMITTENTE: **RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA**

DIREZIONE LAVORI: **ITALFERR**

APPALTATORE: **PIZZAROTTI, Ghella, ITINERA, SALCEF, EdS INFRASTRUTTURE**

PROGETTAZIONE: **GEODATA, LINTEGRA, RISA**

IL RESPONSABILE DEI LAVORI (ai sensi del D.Lgs. 81/2008): **Ing. Gian Paolo Vassallo**

PROGETTO ESECUTIVO

ITINERARIO NAPOLI-BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO IL LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO 1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - TELESE PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO SCHEMATICO FASI IN STRETTO AFFIANCAMENTO ALLA LINEA STORICA (LS)

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione	S. Pizzarotti	24/02/2020	P. Ghella	24/02/2020	P. Ghella	24/02/2020	Ing. Gian Paolo Vassallo
B	Revisione a seguito di attività di IPT	S. Pizzarotti	23/03/2020	S. Ghella	23/03/2020	P. Ghella	23/03/2020	
C		S. Pizzarotti	18/09/2020	S. Ghella	18/09/2020	P. Ghella	18/09/2020	

File: IP26.1.2.E.ZZ.PU.SZ.00.2.022.C In Elab.: