

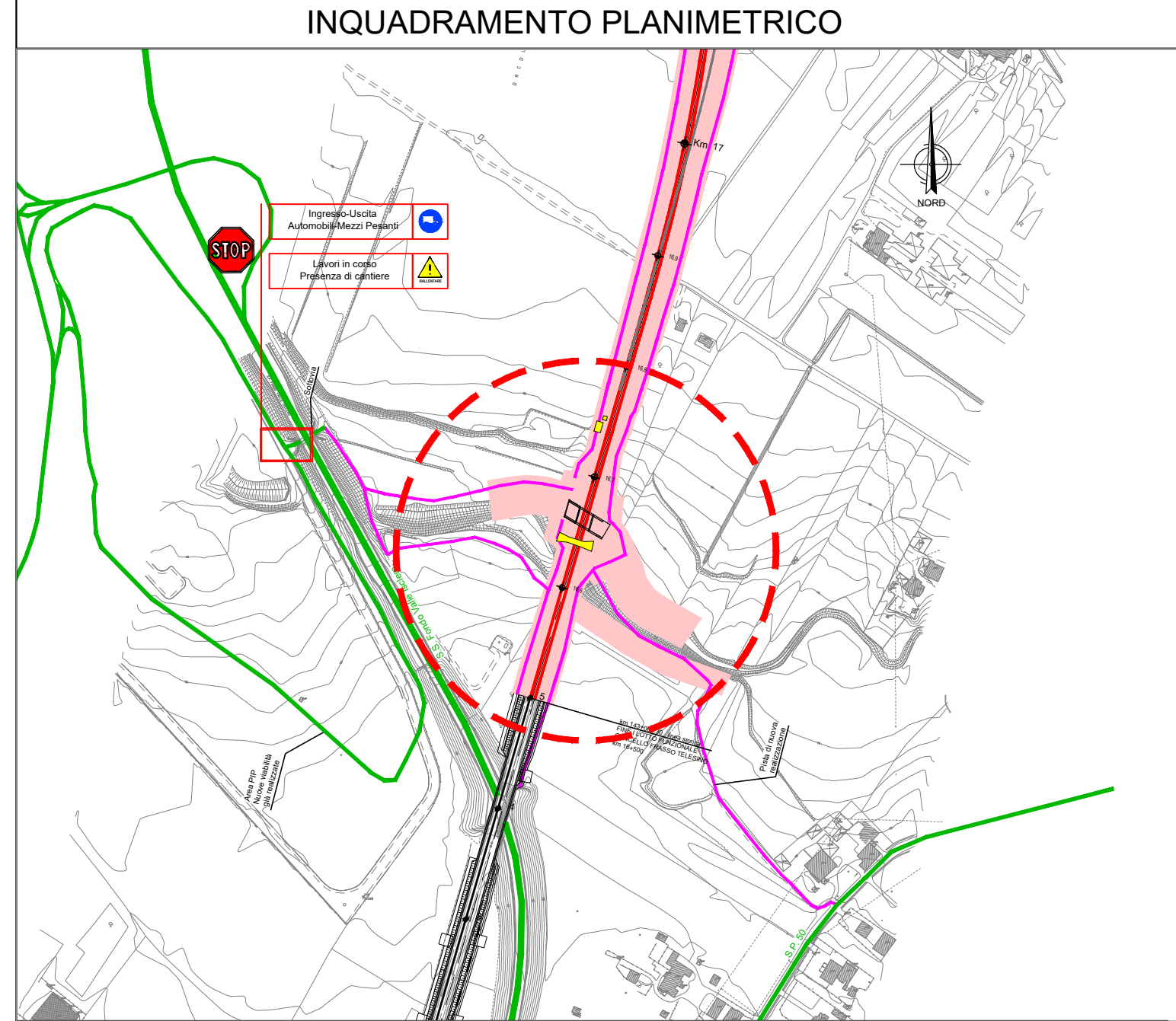
FASE 1 (AREA DI VARO)	
1.A	REALIZZAZIONE RILEVATI E DEVIAZIONE CANALE ESISTENTE INTERFERENTE CON AREA DI VARO
1.B	CANTIERIZZAZIONE: Recinzione con rete in polietilene e New-Jersey per segregazione area
1.C	SCOTICO FINO A QUOTA +42.00
1.D	RIEMPIMENTO FINO A QUOTA +42.00
1.E	SISTEMA WELL-POINT DI AGGOTTAMENTO

FASE 1 (AREA USCITA MONOLITE)	
1.F	CANTIERIZZAZIONE
1.G	SCOTICO FINO A QUOTA +43.00
1.H	SISTEMA WELL-POINT DI AGGOTTAMENTO E POZZI EMUNGIMENTO

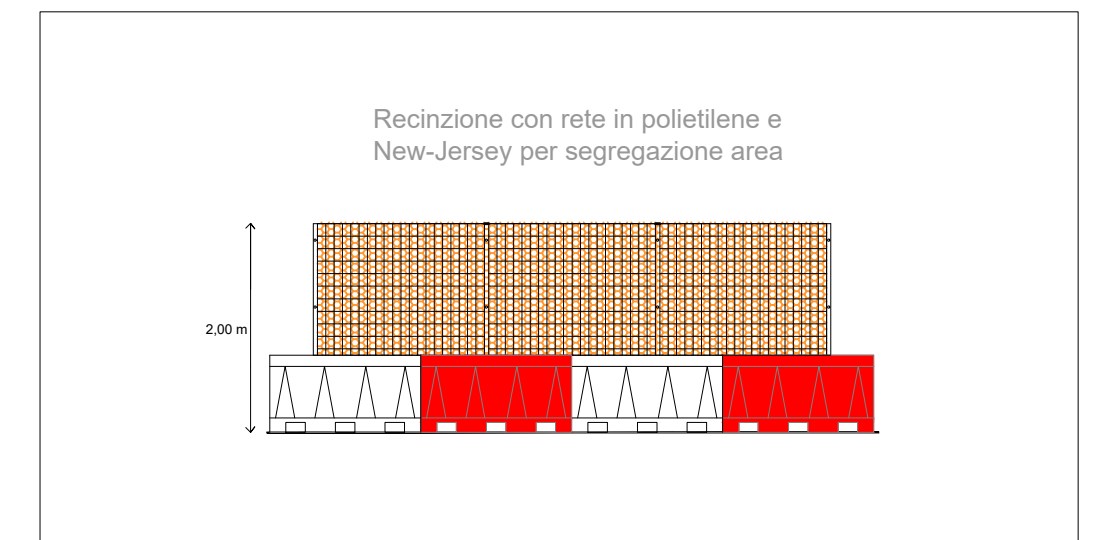
FASE 2 (AREA DI VARO)	
2.A	REALIZZAZIONE OPERE PROVVISORIE PER IL CONTENIMENTO SCAVI AREA DI VARO (PALI Ø100cm, L=18.00m)
2.B	SCAVI AREA DI VARO FINO A QUOTA 37.75m E REALIZZAZIONE RAMPA DI ACCESSO
2.C	REALIZZAZIONE POZZI EMUNGIMENTO

FASE 2 (AREA USCITA MONOLITE)	
2.D	REALIZZAZIONE OPERE PROVVISORIE PER IL CONTENIMENTO SCAVI AREA USCITA MONOLITE (PALI Ø90cm, L=12.00m)

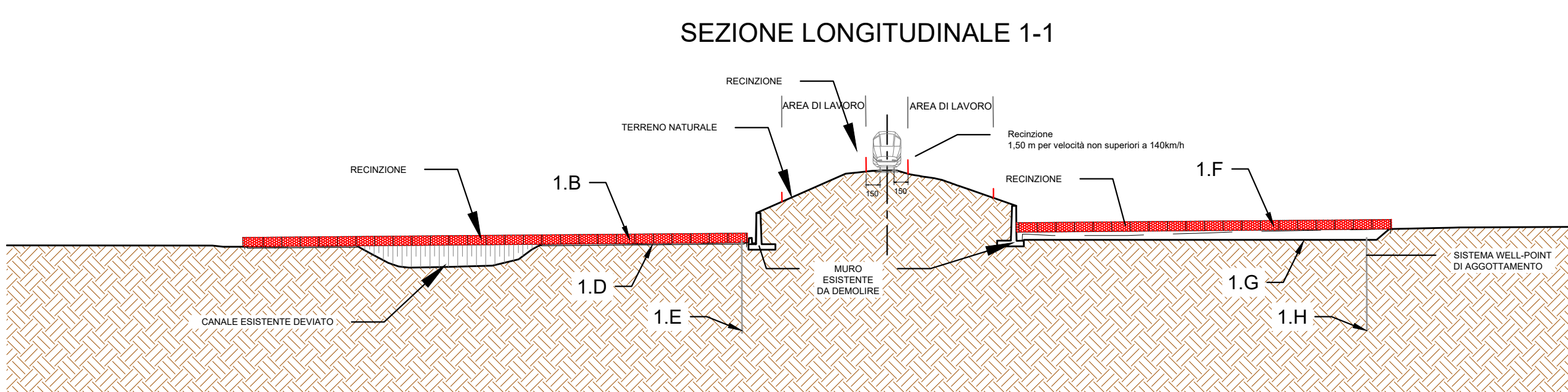
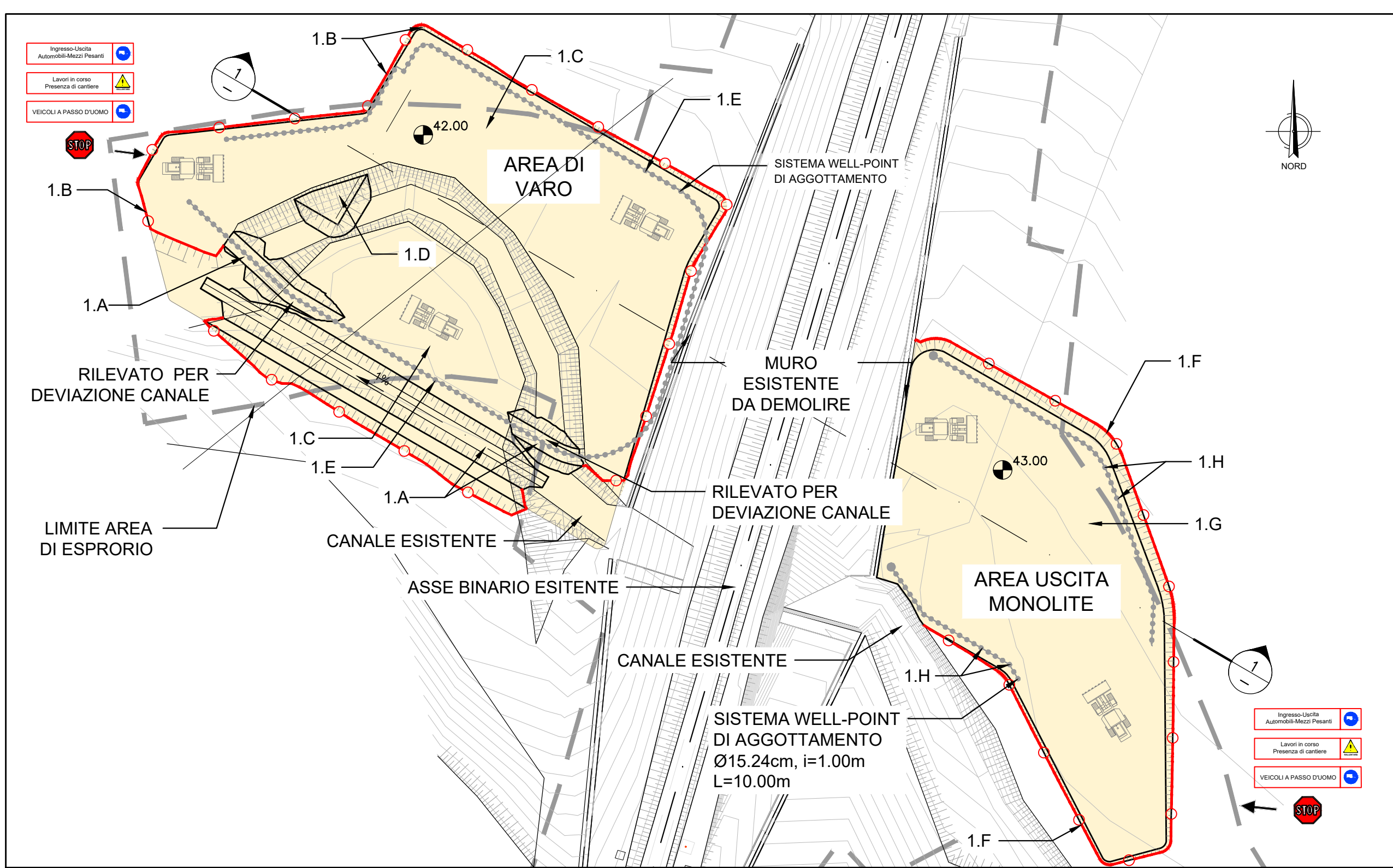
FASE 3 (AREA DI VARO)	
3.A	REALIZZAZIONE MAGRONE (200m)
3.B	ALLESTIMENTO DEL CAMPO DI PREFABBRICAZIONE E SPINTA: PIALETA DI VARO E MURO REGGISPINTA



IN01 TOMBINO SCATOLARE A SPINTA AL KM 16+663 PER DEVIAZIONE VALLONE FERRO

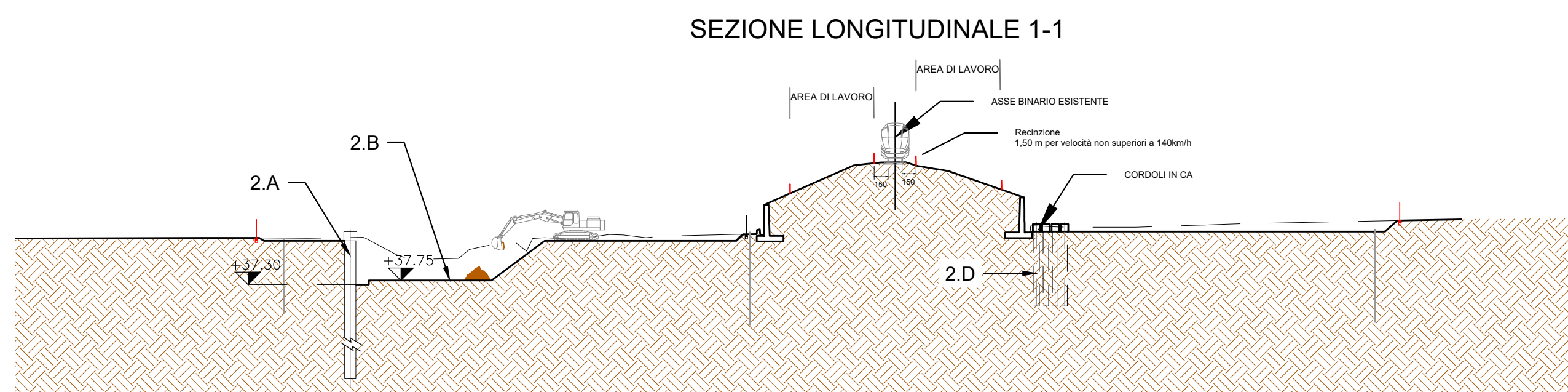
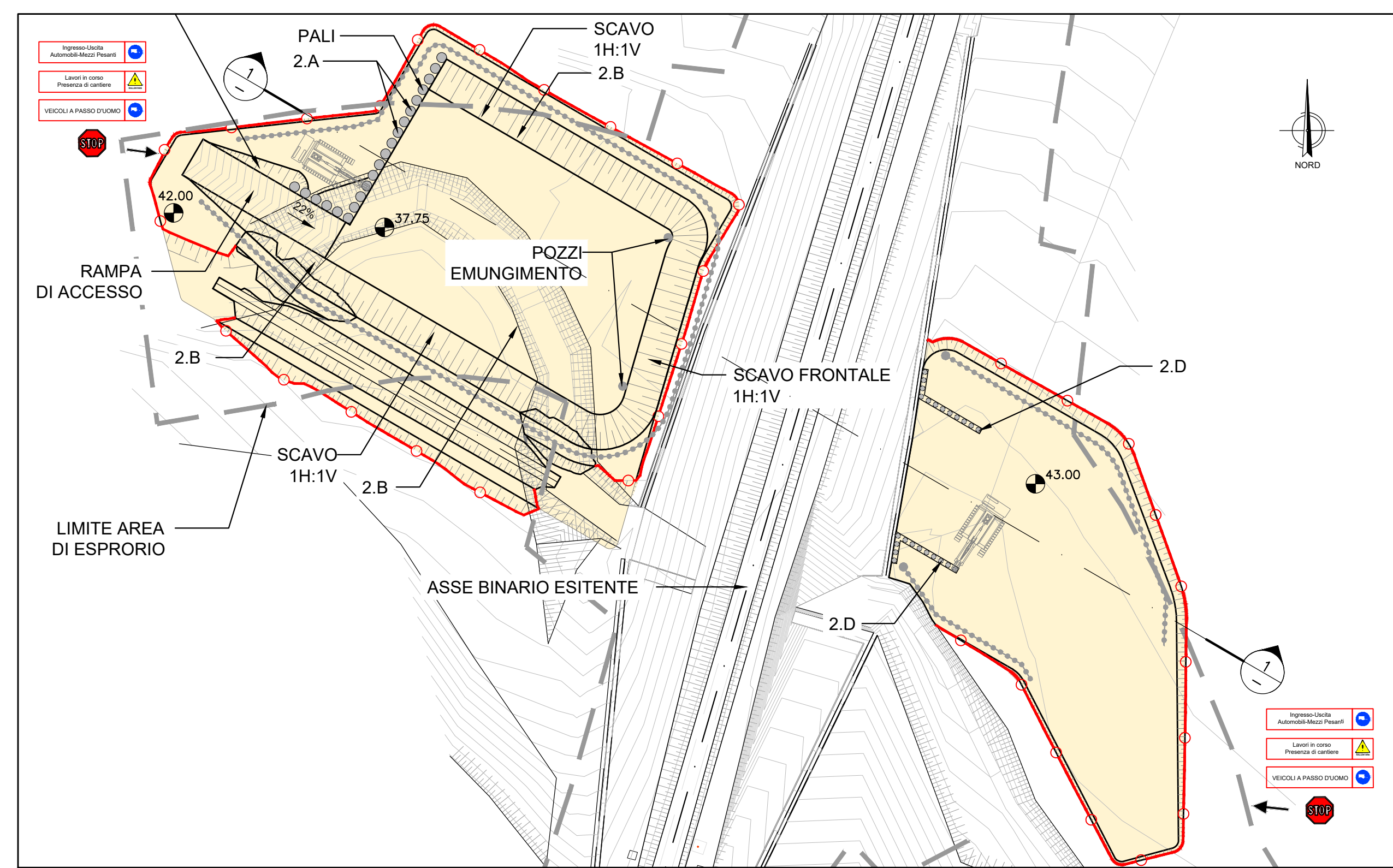
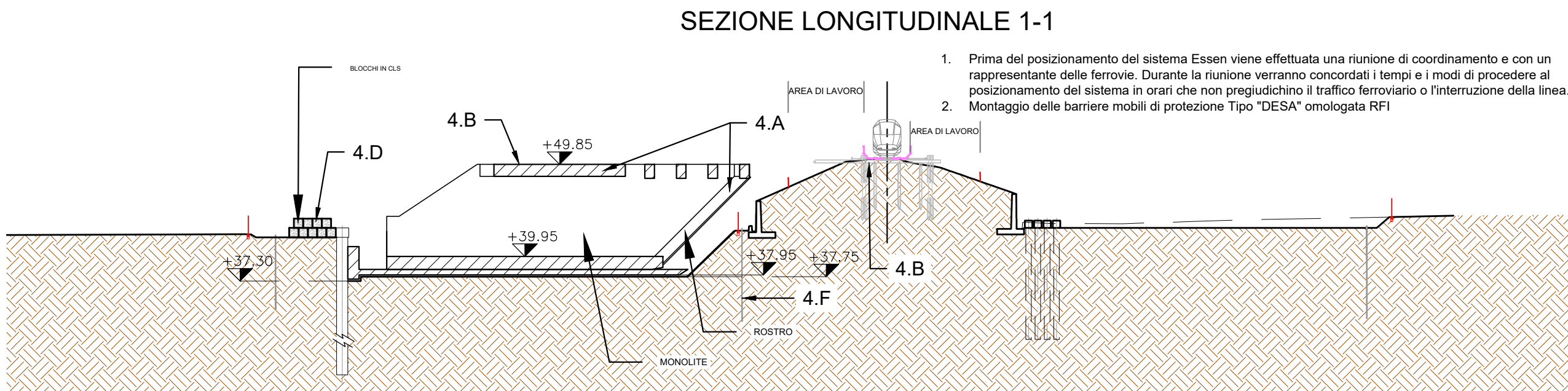
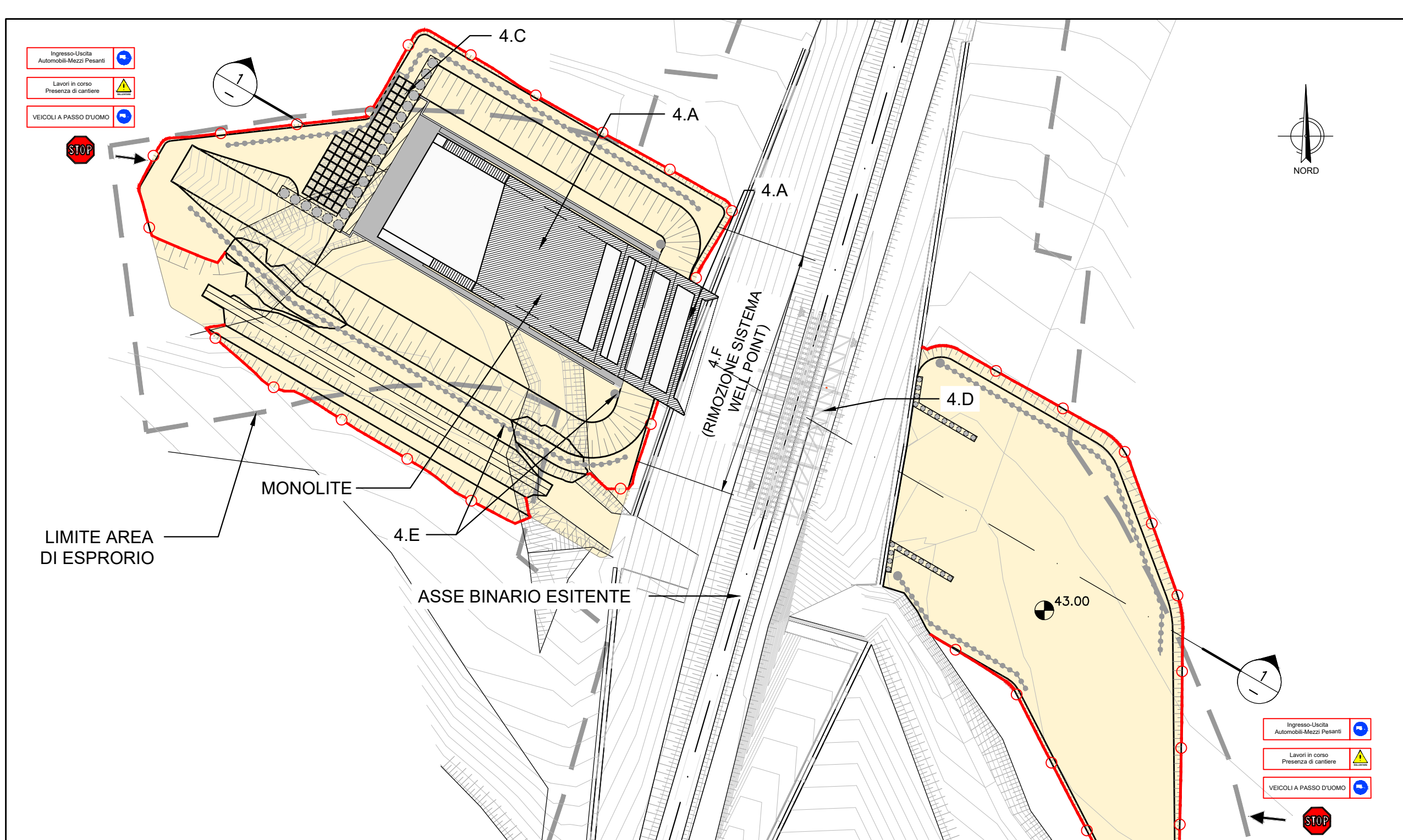


- PRESCRIZIONI:**
- L'Appaltatore dovrà organizzare l'accesso alle aree di lavoro e la circolazione dei mezzi sulle piste di cantiere in modo da evitare interferenze tra mezzi diretti a zone operative distinte.
  - Per la presenza degli scavi quando la loro profondità risulti superiore a 1.50 m, dovranno essere posizionati idonei parapeti nelle aree prospicienti gli stessi; nelle zone non immediatamente prospicienti l'area di lavoro dovrà invece essere posta, a debita distanza, una bandella colorata a strisce bianche e rosse e cartelli segnaletici che indichino il pericolo ed il divieto di oltrepassare la bandella. I parapeti saranno preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.10 m.
  - I lavori previsti sui siti di interferenza, potranno iniziare solo dopo la risoluzione delle interferenze con i sottoservizi.
  - Il varo del ponte Essen, gli scavi e la posa delle travi di manovra potranno essere eseguiti in presenza di esercizio ferroviario ma riducendo la velocità di transito ad 80 km/h. Nella fase di smontaggio delle travi di vincolo la velocità di transito dovrà essere ulteriormente ridotta a 50 km/h.
  - Il montaggio delle travi di vincolo, il posizionamento dei capisaldi di rilevamento topografico, la posa in opera dei dispositivi di scorrimento e controllo-regolazione del sistema Essen, la spinta del monolite e la rimozione delle travi di vincolo dovranno essere eseguiti in regime di Interruzione Programmata di Orario. Il passaggio dei treni, non in concomitanza con lo svolgimento delle lavorazioni, dovrà avvenire con velocità di transito limitata ad 80 km/h.
  - Al termine delle attività di montaggio del sistema di sostegno dei binari, e per le successive attività di spinta, i lavoratori addetti ad attività relative alla spinta del manufatto sono soggetti, nei movimenti lungo le travi che costituiscono il sistema di sostegno, a rischi di inciampo e di caduta dall'alto. Il punto più critico, con possibilità di caduta da altezza maggiore, è sul fronte di spinta, dove il rostro potrebbe non essere ancora a contatto con il terrapieno, e dove potrebbe quindi manifestarsi un dislivello di diversi metri rispetto alla quota dei binari. Al fine di prevenire tali rischi, e di facilitare il passaggio in sicurezza dei lavoratori lungo i binari, è necessario realizzare dei percorsi pedonali mediante apposite passerelle collocate sulle travi di controvento, e provviste di parapetti.
  - Si dovranno predisporre pompe di aggottamento nell'eventualità di intercettare l'acqua di falda. In ogni caso qualora le condizioni meteorologiche venissero a modificare le condizioni delle pareti di scavo non garantendo più i livelli di sicurezza per il personale presente, si dovrà sospendere le attività fino a che non si verifichi il ristabilirsi delle condizioni di sicurezza iniziali.
- Confronta PSC Sezione Particolare Vol. 1 - 3.10 INTERVENTO L\_11 SISTEMAZIONI IDRAULICHE



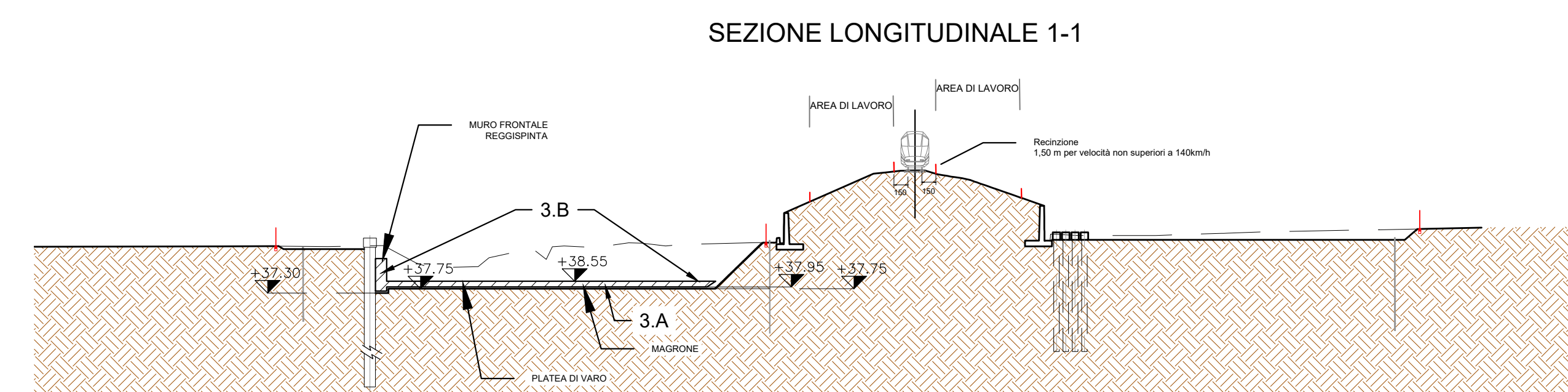
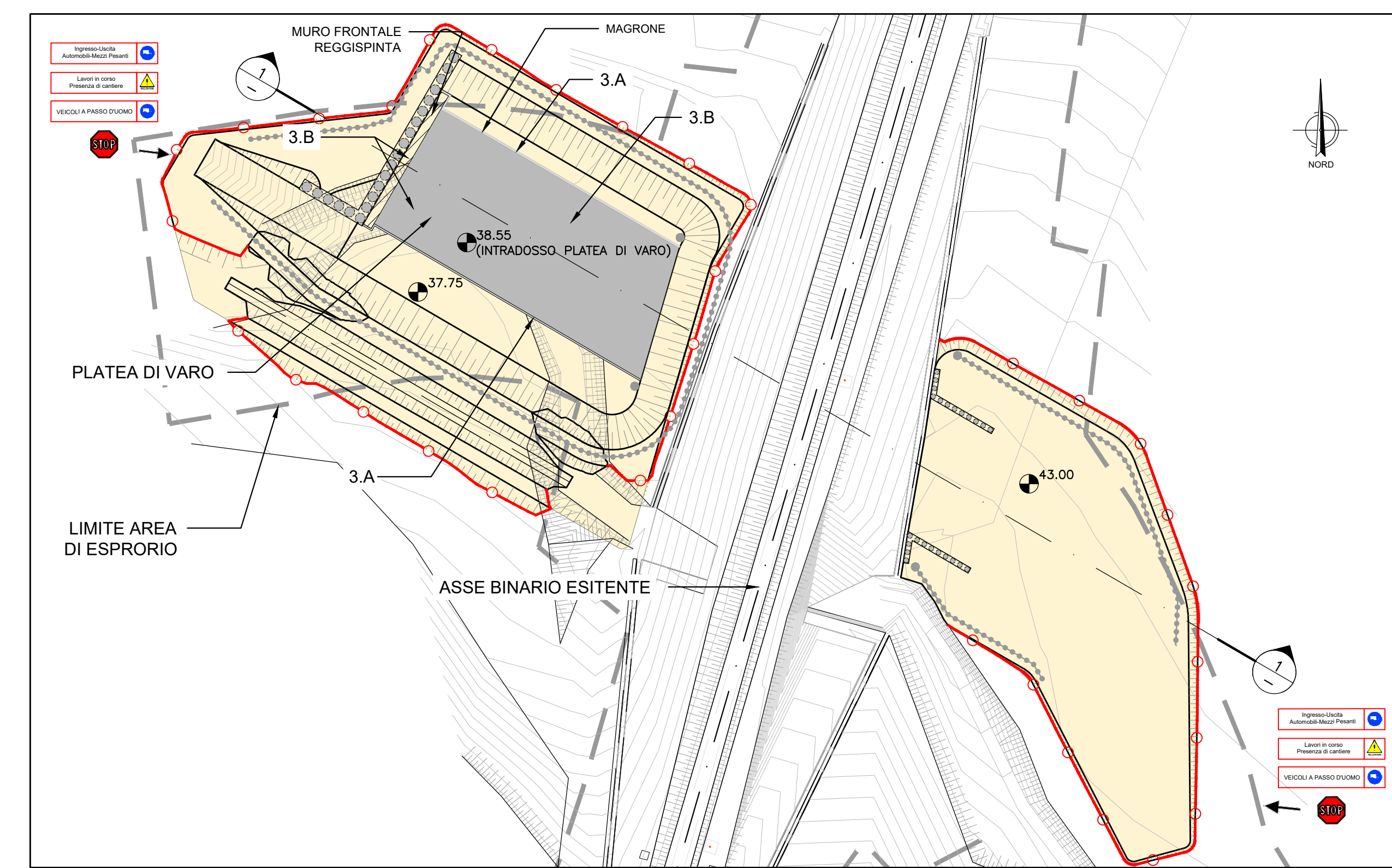
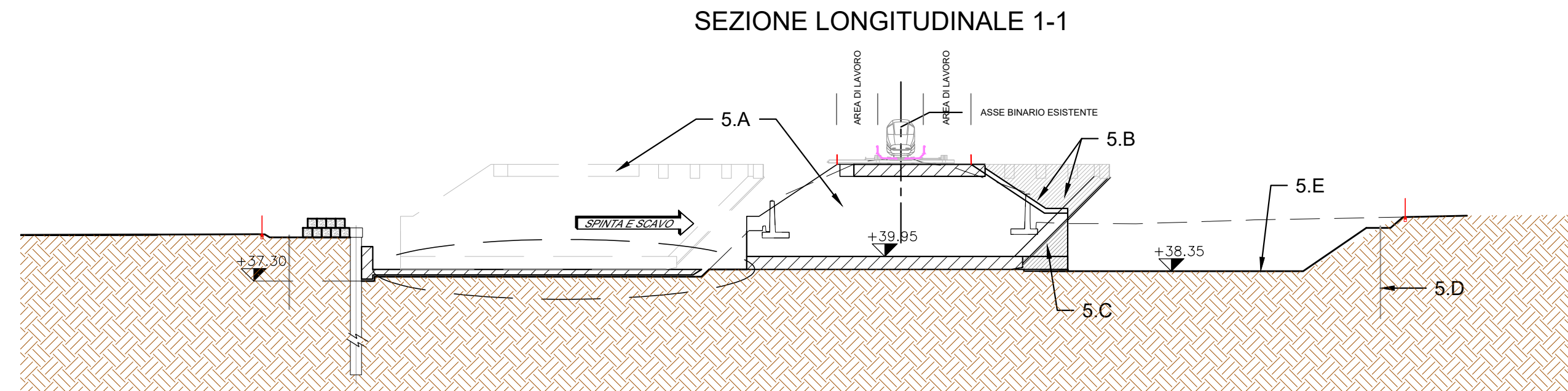
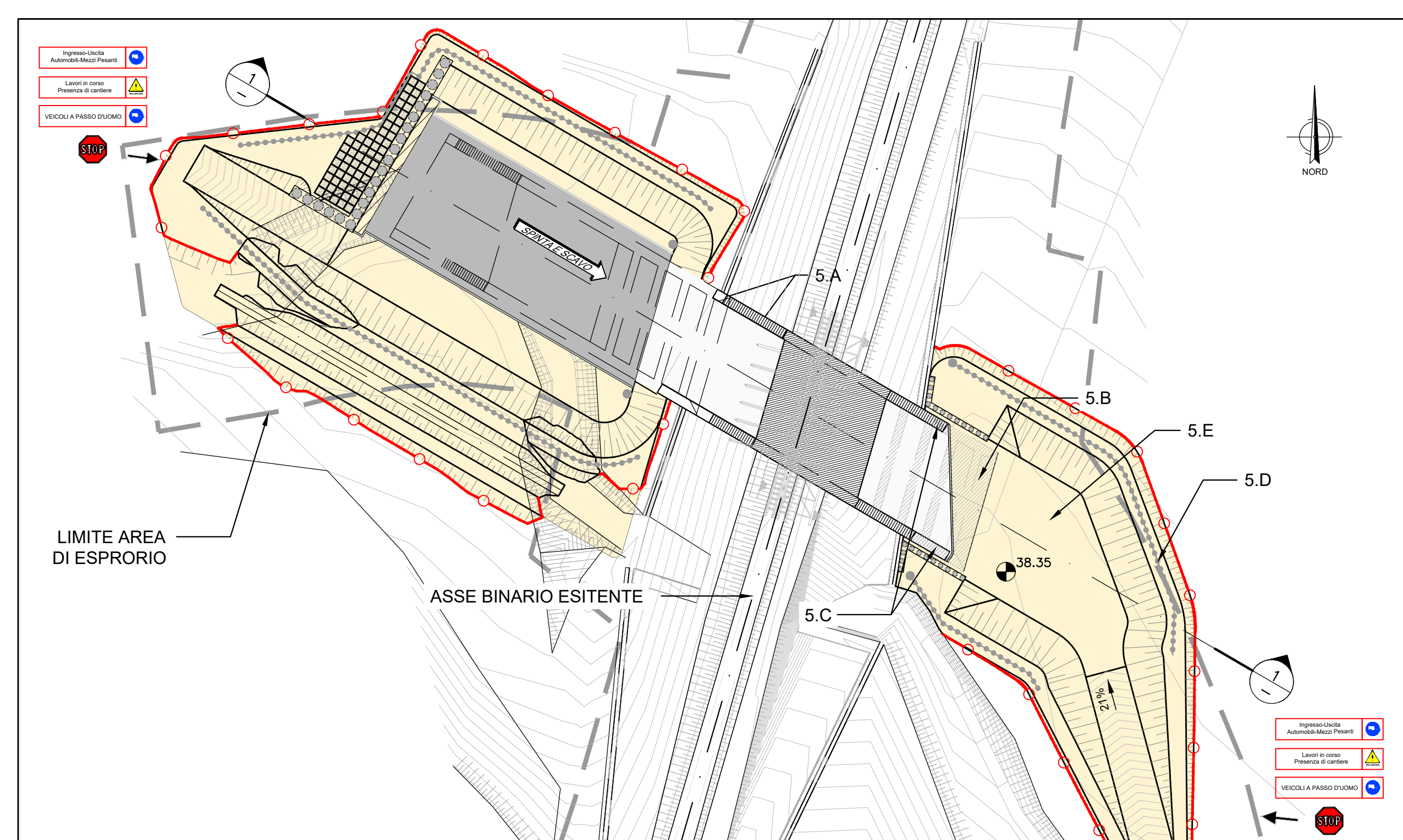
FASE 4 (AREA DI VARO)	
4.A	COSTRUZIONE MONOLITE E ROSTRO
4.B	IMPERMEABILIZZAZIONE ESTRADOSSO SOLETTA SUPERIORE E PIEDRITTI
4.C	REALIZZAZIONE BLOCCHI IN CLS C12/15 INCIDENZA 50/60°
4.D	SOSTEGNO PROVVISORIO DEI BINARI MEDIANTE PONTE ESSEN CON TRAVI DI MANOVRA
4.E	ATTIVAZIONE SISTEMA DI AGGOTTAMENTO 15 GIORNI PRIMA DELL'INIZIO FASE DI SPINTA
4.F	REMOZIONE WELL POINT INTERFERENTE CON FRONTE DI SCAVO

SCAVO	
[Safety icons for excavation]	
MOVIMENTI DI TERRA	
[Safety icons for earth movement]	

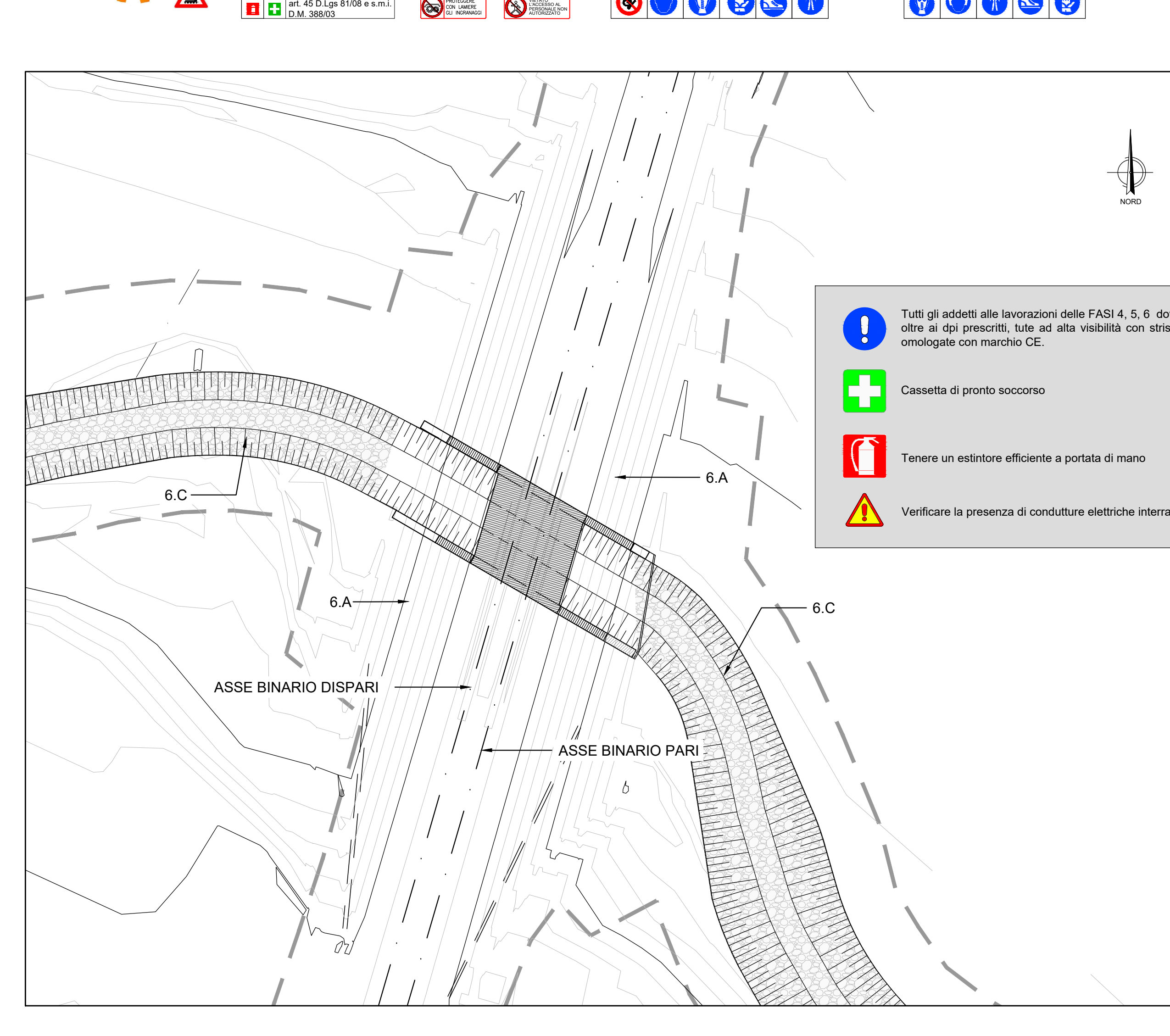


FASE 5 (AREA DI VARO)	
5.A	OPERAZIONI DI SPINTA E SCAVO DALL'INTERNO DEL MONOLITE
5.B	PROLUNGAMENTO DELLE STRUTTURE DI REGAZIONE ALLA SPINTA
5.C	RAGGIUNGIMENTO DELLA SEDE DEFINITIVA E DEMOLIZIONE DELLE STRUTTURE ACCESSORIE
5.D	COSTRUZIONE DELLE STRUTTURE DI COMPLETAMENTO DELL'OPERA

FASE 5 (AREA USCITA MONOLITE)	
5.D	ATTIVAZIONE SISTEMA DI AGGOTTAMENTO 15 GIORNI PRIMA DELL'ARRIVO MONOLITE DI SPINTA
5.E	REALIZZAZIONE SCAVO DI SBANCAMENTO AREA DI ARRIVO MONOLITE DI SPINTA A QUOTA 38.35



FASE 6	
6.A	ESECUZIONE DELLA MASSICCIA FERROVIARIA E DEI SUOI ELEMENTI MARGINALI
6.B	RIPRISTINO CANALE ESISTENTE
6.C	APERTURA TRAFFICO FERROVIARIO



SCALA 1:500

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

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

APPALTATORE: **PIZZAROTTI**, **Chella**, **ITINERA**, **SALCEP**, **EdS INFRASTRUTTURE**

PROGETTAZIONE: **GODATA ENGINEERING**, **ILINTEGRA**, **RIPIA**

PROGETTO ESECUTIVO

**ITINERARIO NAPOLI-BARI RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO**  
**1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - VITULANO**  
**1° LOTTO FUNZIONALE FRASSO TELESINO - TELESINO**  
**PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO INTERFERENZA IN01 TOMBINO SCATOLARE A SPINTA**

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autore/Validato
A	Emessa	S. Pizzarotti	23/09/2020	S. Chella	23/09/2020	P. Salcep	23/09/2020	Ing. Gian Paolo Vassallo
B		S. Pizzarotti	16/09/2020	S. Chella	16/09/2020	P. Salcep	16/09/2020	Ing. Gian Paolo Vassallo

File: IF26\_1.2 e Z2\_PU\_SZ.00.0.2.027\_B In. Elab. -