

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE



**DIREZIONE GESTIONE COMMESSE
FIELD OPERATIONS SICUREZZA E MESSA IN SERVIZIO
PROGETTO DEFINITIVO
PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO
SEZIONE PARTICOLARE – VOLUME I**

| IL RESPONSABILE DEI LAVORI (ai sensi del D. Lgs. 9 aprile 2008 n.81) | | Ing. | Salvatore Vanadia | DATA | FIRMA |
|---|---|------|-------------------|---------------|-------|
| Incaricato con lettera | RFI-DIN-DIS.CTVA0011\P2018\0000046 del 21.02.19 | | | Novembre 2020 | |
| Emessa da | Referente di progetto: Ing. Salvatore Leocata | | | | |
| IL COORDINATORE PER LA PROGETTAZIONE in materia di sicurezza (ai sensi dei D. Lgs. 9 aprile 2008 n.81) | | PI | Sergio Luci | DATA | FIRMA |
| Incaricato con lettera | AGCS.CPM.0029598.20.U del 22.04.2020 | | | Novembre 2020 | |
| Emessa da | Responsabile dei lavori: Ing. Salvatore Vanadia | | | | |

**DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA – CATANIA – PALERMO
NODO DI CATANIA**

Interramento linea per il prolungamento della pista dell'Aeroporto di Fontanarossa e per la messa a STI del tratto di linea interessato

MACROFASE FUNZIONALE 1

| COMMESSA | LOTTO | FASE | ENTE | TIPO DOC. | OPERA/DISCIPLINA | PROGR. | REV. | PAGINA |
|----------|-------|------|------|-----------|------------------|--------|------|----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 1 di 397 |

| Rev. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato | Data |
|------|----------------------|---------|---------------|------------|---------------|-----------|---------------|-------------|---------------|
| A | Emissione Definitiva | LUCI | Novembre 2020 | SANTO | Novembre 2020 | VANFIORI | Novembre 2020 | FORESTA | Novembre 2020 |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

File: RS3H00D72PUSZ0102001A

N. Elab.:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 3 di 397 |

INDICE

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | PREMESSA | 9 |
| 2. | ORGANIZZAZIONE DELLA SICUREZZA | 10 |
| 2.1 | GENERALITÀ | 10 |
| 2.2 | IDENTIFICAZIONE DEI SOGGETTI DI PARTE COMMITTENTE COINVOLTI NELLA GESTIONE DELLA SICUREZZA | 10 |
| 2.3 | IDENTIFICAZIONE DEI SOGGETTI DI PARTE APPALTATORE COINVOLTI NELLA GESTIONE DELLA SICUREZZA | 11 |
| 2.4 | NOTIFICA PRELIMINARE | 12 |
| 2.5 | DOCUMENTAZIONE ART. 90 COMMA 9 LETTERA B) D.LGS 81/08. | 13 |
| 2.6 | RECAPITI TELEFONICI UTILI | 14 |
| 3. | DESCRIZIONE DELL'OPERA E DELLE TIPOLOGIE DEI LAVORI | 15 |
| 3.1 | INQUADRAMENTO GENERALE | 15 |
| 3.2 | DESCRIZIONE DEL PROGETTO | 15 |
| 3.3 | DESCRIZIONE GENERALE DEL TRACCIATO | 18 |
| | Stazione Fontanarossa | 18 |
| | Interramento Linea PA-CT | 19 |
| | Bretella Catania – Siracusa, fascio arrivi partenze e collegamento fascio a/p interporto | 20 |
| | Bretella Palermo – Siracusa | 21 |
| 3.4 | OPERE IN PROGETTO | 22 |
| 3.5 | INDIVIDUAZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO | 25 |
| 3.6 | INTERVENTO I_01 – BONIFICA ORDIGNI BELLICI | 26 |
| | Descrizione dell'intervento | 26 |
| | Analisi delle attività lavorative | 30 |
| | Prescrizioni e misure di sicurezza | 30 |
| 3.7 | INTERVENTO I_02 - PREDISPOSIZIONE E SMOBILIZZO CANTIERI | 36 |
| | Analisi delle attività lavorative | 39 |
| | Rischi prevedibili | 42 |
| | Prescrizioni e misure di sicurezza | 43 |
| 3.8 | INTERVENTO I_03 – RISOLUZIONI INTERFERENZE SOTTOSERVIZI ESISTENTI E DEMOLIZIONI | 51 |
| | Interferenze con i sottoservizi esistenti | 51 |
| | Analisi delle attività lavorative | 54 |
| | Rischi particolari | 55 |
| | Prescrizioni e misure di sicurezza | 55 |
| | Demolizioni | 64 |
| | Analisi delle attività lavorative | 66 |
| | Rischi prevedibili | 67 |
| | Prescrizioni e misure di sicurezza | 68 |
| 3.9 | INTERVENTO I_04 – REALIZZAZIONE GALLERIE ARTIFICIALI | 71 |
| | Analisi delle attività lavorative | 74 |
| | Rischi prevedibili e conseguenti a: | 75 |
| | Prescrizioni e misure di sicurezza | 76 |
| 3.10 | INTERVENTO I_06 – STAZIONI E FERMATE | 83 |
| | Rischi specifici | 87 |
| | Analisi delle attività lavorative | 88 |
| | Prescrizioni e misure di sicurezza | 91 |
| 3.11 | INTERVENTO I_05 – FABBRICATI E PIAZZALI | 96 |
| | Analisi delle attività lavorative | 96 |
| | Rischi prevedibili | 99 |

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 4 di 397 |

| | |
|--|------------|
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 100 |
| 3.12 INTERVENTO I_07 – VIADOTTI, PONTI STRADALI E CAVALCAFERROVIA | 104 |
| Viadotti ferroviari | 104 |
| Ponte stradale NW01 | 107 |
| Cavalcaferrovia IV01-SL05..... | 109 |
| Analisi delle attività lavorative | 110 |
| Rischi specifici | 111 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 112 |
| 3.13 INTERVENTO I_08 – NUOVA VIABILITA’, SISTEMAZIONI URBANE | 123 |
| Analisi delle attività lavorative | 125 |
| Rischi specifici | 127 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 128 |
| 3.14 INTERVENTO I_09 – SOTTOVIA E SOTTOPASSI | 135 |
| Analisi delle attività lavorative | 135 |
| Rischi specifici | 137 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 138 |
| 3.15 INTERVENTO I_10 INTERFERENZE E SISTEMAZIONI IDRAULICHE | 145 |
| Analisi delle attività lavorative | 148 |
| Rischi specifici | 149 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 150 |
| 3.16 INTERVENTO I_11 - REALIZZAZIONE RILEVATI E TRINCEE | 161 |
| Rilevati 161 | |
| Trincee 163 | |
| Analisi delle attività lavorative | 164 |
| Rischi specifici | 167 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 168 |
| 3.17 INTERVENTO I_12 – MURI ED OPERE DI SOSTEGNO | 173 |
| Analisi delle attività lavorative | 173 |
| Rischi prevedibili | 174 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 175 |
| 3.18 INTERVENTO I_13 – IMPIANTI LUCE E FORZA MOTRICE | 187 |
| Modalità di esecuzione dei lavori | 189 |
| Analisi delle attività lavorative | 189 |
| Rischi specifici | 191 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 191 |
| 3.19 INTERVENTO I_15 - REALIZZAZIONE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE | 197 |
| Analisi delle attività lavorative | 198 |
| Rischi prevedibili | 198 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 199 |
| 3.20 INTERVENTO I_16 – REALIZZAZIONE IMPIANTI TE | 204 |
| Analisi delle attività lavorative | 207 |
| Rischi prevedibili | 208 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 209 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza durante le eventuali fasi di rimozione | 226 |
| 3.21 INTERVENTO I_17 – REALIZZAZIONE IMPIANTI DI SEGNALAMENTO | 228 |
| Analisi delle attività lavorative | 229 |
| Rischi prevedibili | 230 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza | 230 |
| 3.22 INTERVENTO I_18 NUOVA SEDE FERROVIARIA E ARMAMENTO | 238 |
| Lotto 1.1 238 | |
| Lotto 2 239 | |
| Analisi delle attività lavorative | 240 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 5 di 397 |

| | |
|--|------------|
| Rischi prevedibili | 242 |
| Prescrizioni di sicurezza | 243 |
| Analisi delle attività lavorative | 250 |
| Rischi prevedibili | 250 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza..... | 251 |
| 3.23 INTERVENTO I_19 – REALIZZAZIONE IMPIANTI TLC | 260 |
| Analisi delle attività lavorative | 261 |
| Rischi prevedibili | 261 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza..... | 262 |
| 3.24 INTERVENTO I_20 – IMPIANTI MECCANICI, SAFETY E SECURITY | 264 |
| Analisi delle attività lavorative | 265 |
| Rischi prevedibili | 266 |
| Prescrizioni e misure di sicurezza..... | 267 |
| 4 ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE..... | 269 |
| 4.1 GENERALITA’ | 269 |
| 4.2 INFRASTRUTTURE E LOGISTICA DI CANTIERE | 270 |
| 4.2.1 Segregazione dei cantieri | 271 |
| Recinzioni | 271 |
| Ingressi | 272 |
| Criteri generali di progettazione | 272 |
| Tipologia di edifici e installazioni principali nei cantieri base e operativi | 273 |
| 4.2.1.1 Raccolta e smaltimento delle acque | 273 |
| Acque meteoriche | 273 |
| Acque nere | 273 |
| Acque industriali..... | 273 |
| Approvvigionamento energetico..... | 274 |
| 4.2.2 Considerazioni relative alla natura geologica dei terreni | 274 |
| 4.2.3 Viabilità | 275 |
| 4.2.3.1.1 Viabilità di accesso ai cantieri | 277 |
| 4.2.4 Interferenze con la viabilità esistente..... | 277 |
| 4.2.5 Interferenze con cono di volo | 278 |
| 4.2.6 Flussi di traffico..... | 280 |
| 4.2.7 Segnaletica di cantiere | 280 |
| Segnaletica della sicurezza..... | 280 |
| Segnaletica su viabilità ordinaria | 284 |
| Segnalazioni luminose | 285 |
| 4.3 MODALITÀ DI TRASPORTO E STOCCAGGIO DEI MATERIALI | 285 |
| 4.3.1 Approvvigionamento e gestione dei materiali necessari alle opere civili | 285 |
| 4.3.2 Materiali ferrosi | 287 |
| 4.3.3 Inerti e terre | 287 |
| 4.3.4 Calcestruzzo..... | 287 |
| 4.3.5 Travi da ponte..... | 287 |
| 4.3.6 Terreni di scavo | 287 |
| 4.3.7 Approvvigionamento e gestione dei materiali di armamento | 288 |
| 4.3.8 Modalità di trasporto..... | 288 |
| 4.3.9 Modalità di stoccaggio..... | 288 |
| 4.3.10 Materiali di armamento provenienti dalla dismissioni..... | 289 |
| 4.3.11 Approvvigionamento e gestione dei materiali per impianti TE, IS, TT, LFM..... | 289 |
| 4.3.11.1 Tipologie di materiali | 289 |
| 4.3.11.2 Modalità di trasporto..... | 290 |
| 4.3.11.3 Modalità di stoccaggio..... | 290 |
| 4.4 MACCHINE ED ATTREZZATURE DI CANTIERE..... | 290 |
| 4.4.1 Aree destinate ad impianti e macchine fisse e semoventi di Cantiere | 294 |
| 4.4.2 Postazione per la preparazione del ferro e della carpenteria in genere | 298 |
| 4.4.3 MISURE PARTICOLARI DI SICUREZZA E PROTEZIONE PER RISCHI CONNESSI AI LAVORI DI ARMAMENTO IN GALLERIA | 298 |
| 4.5 SOLUZIONI PARTICOLARI E PRESIDANTI ANTINCENDIO..... | 306 |

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 6 di 397 |

| | | |
|------------|--|------------|
| 4.6 | PRESIDI SANITARI E GESTIONE DELLE EMERGENZE | 308 |
| 4.6.1 | Presidi sanitari | 308 |
| | Servizi sanitari e pronto intervento | 308 |
| | Trattamento degli infortuni | 308 |
| 4.7 | LAVORAZIONI DA SVOLGERSI SU PARTI IN TENSIONE | 309 |
| 4.7.1 | articolo 81 - Requisiti di sicurezza | 309 |
| 4.7.2 | articolo 117 - Lavori in prossimità di parti attive | 309 |
| 4.7.3 | ALLEGATO IX | 310 |
| | Schemi dell'impianto | 310 |
| | Lavori su macchine, apparecchi e condutture elettrici ad alta tensione | 310 |
| | Esecuzione delle manovre o particolari operazioni | 311 |
| 5 | ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELL'EMERGENZA | 312 |
| 5.1 | PIANO GENERALE D'EMERGENZA | 312 |
| 5.1.1 | Responsabile Globale Dell'emergenza (RGE) | 312 |
| 5.1.2 | Responsabile dell'emergenza (RE) | 313 |
| 5.1.3 | Responsabile dell'emergenza (RE) delle Imprese coinvolte nell'opera | 314 |
| 5.2 | FIGURE OPERATIVE COINVOLTE NELLA GESTIONE EMERGENZE | 314 |
| 5.2.1 | Agente Coordinatore | 314 |
| 5.2.2 | Coordinatore Operativo Dell'emergenza (COE) | 315 |
| 5.2.3 | Il Responsabile della Squadra di lavoro | 316 |
| 5.2.4 | Squadra di pronto intervento securisti (imprese coinvolte nell'opera) | 317 |
| 5.2.5 | Personale del 118 | 318 |
| 5.2.6 | Autisti dei mezzi di soccorso | 318 |
| 5.2.7 | Personale saltuario e visitatori | 318 |
| 5.2.8 | Attività di formazione ed informazione sul comportamento da adottare durante le emergenze | 318 |
| | Formazione al pronto soccorso | 318 |
| 5.2.9 | IMPIANTI COLLETTIVI PER FRONTEGGIARE LE EMERGENZE | 319 |
| | Gruppi elettrogeni di emergenza | 319 |
| | Impianti di illuminazione | 319 |
| 5.2.10 | SISTEMI DI COMUNICAZIONE E DI ALLARME INSTALLATI IN GALLERIA | 320 |
| 5.2.10.1 | Impianti telefonici fissi e Sistemi di allarme acustico e luminoso | 320 |
| | Sistema di comunicazione mobile | 322 |
| 5.3 | PRESIDI, ATTREZZATURE, D.P.I. E SEGNALETICA PER FRONTEGGIARE LE EMERGENZE | 324 |
| 5.3.1 | DOTAZIONE DI ESTINTORI A POLVERE | 324 |
| 5.3.2 | Dotazione di d.p.i (indumenti ad alta visibilità) | 324 |
| 5.4 | SEGNALETICA DI EMERGENZA | 325 |
| 5.5 | POSSIBILI AVARIE DEL SISTEMA DI EMERGENZA | 326 |
| 5.5.1 | BLACK-OUT ELETTRICO: PROCEDURA DA ADOTTARE | 326 |
| 5.5.2 | GUASTO A TUTTO IL SISTEMA DI COMUNICAZIONE E ALLARME | 327 |
| 5.5.3 | GUASTO ALLA LINEA TELEFONICA O AL SEGNALE DI ALLARME DI UNA O PIÙ POSTAZIONI SOS | 327 |
| 5.5.4 | INDISPONIBILITÀ DEL SISTEMA DI SOCCORSO 118 | 327 |
| 5.5.5 | IMPRATICABILITÀ DELLA VIABILITÀ DI ACCESSO INTERNA O ESTERNA AL CANTIERE IN GALLERIA | 327 |
| 5.6 | VERIFICHE, MANUTENZIONI E CONTROLLI SU IMPIANTI E ATTREZZATURE DI EMERGENZA | 328 |
| 5.7 | PREVENZIONE INCENDI | 328 |
| 5.7.1 | Interventi per la prevenzione degli incendi | 328 |
| 5.7.2 | Precauzioni da adottare per aree pericolose | 329 |
| 5.8 | SUPERAMENTO DELLA SOGLIA DELLE CONCENTRAZIONI DI GAS IN GALLERIA | 329 |
| 5.8.1 | Procedure e norme comportamentali dedicate all'utilizzo degli apparecchi rilevatori di gas | 330 |
| 5.8.2 | Valori limite | 331 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 7 di 397 |

| | | |
|----------------|---|-------------------|
| 5.9 | PROCEDURE DI EVACUAZIONE IN GALLERIA IN CASO DI INFORTUNIO | 331 |
| | PROCEDURE DI EMERGENZA IN CASO DI EVACUAZIONE | 332 |
| 5.10 | LAVORAZIONI CON UNO O PIÙ CANTIERI MOBILI MOVIMENTATI TRAMITE LOCOMOTORI | 332 |
| | <i>Circolazione dei mezzi d'opera sulla sede ferroviaria</i> | 333 |
| | Mezzi d'opera composti come treno | 333 |
| | Circolazione in regime d'interruzione | 333 |
| | Modalità per la circolazione dei mezzi d'opera ferroviari | 335 |
| | Salire e scendere dai mezzi a veicoli fermi | 337 |
| | Corretto ricovero dei convogli nella Stazione o nelle aree di lavoro | 338 |
| | Percorsi lungo la linea ferroviaria | 338 |
| | Gestione dell'uscita dalla galleria da parte dei treni cantiere per l'immissione sui binari in esercizio | 339 |
| 6 | <u>IL CANTIERE E L'AMBIENTE ESTERNO</u> | <u>341</u> |
| 6.1 | RISCHI TRASMESSI DALL'AMBIENTE ESTERNO AL CANTIERE | 341 |
| 6.1.1 | Insedimenti limitrofi residenziali e/o produttivi | 341 |
| | Istruzioni per gli addetti | 342 |
| 6.1.2 | Produzione di emissioni inquinanti | 343 |
| 6.1.3 | residuati bellici inesplosi | 344 |
| 6.1.4 | Esercizio ferroviario | 344 |
| 6.1.4.1 | FASI REALIZZATIVE | 345 |
| 6.1.4.2 | Prescrizioni dovute ai rischi legati alla presenza dell'esercizio ferroviario | 350 |
| | Protezione dal rischio di investimento | 353 |
| | Protezione dal rischio di elettrocuzione | 355 |
| | Misure di prevenzione | 357 |
| | Protezione dal rischio di incuneamento | 358 |
| | Protezione dal rischio di scivolamento | 358 |
| | Protezione dal rischio rumore | 358 |
| 6.1.5 | agenti atmosferici | 359 |
| 6.1.6 | igiene delle aree di lavoro | 360 |
| 6.1.7 | reti di sottoservizi | 360 |
| 6.1.8 | linee elettriche aeree | 360 |
| 6.1.9 | CARATTERIZZAZIONE GEOLOGICA E IDROGEOLOGICA DEI TERRENI | 361 |
| 6.1.10 | Traffico veicolare esterno | 363 |
| 6.1.11 | Agenti inquinanti (rumore, polveri, fumi, scarichi,...) | 364 |
| 6.2 | RISCHI TRASMESSI DAL CANTIERE ALL'AMBIENTE ESTERNO | 365 |
| 6.2.1 | Presenza del cantiere | 365 |
| | Misure di prevenzione | 365 |
| | Istruzioni per gli addetti | 366 |
| 6.2.2 | Produzione di emissioni inquinanti | 366 |
| | Produzione di inquinamento acustico – vibrazioni | 366 |
| | Produzione di polveri | 367 |
| | Produzione di fumi - gas – vapori | 367 |
| | Produzione di rifiuti | 367 |
| 6.2.3 | agenti potenzialmente inquinanti il suolo e le acque | 368 |
| 6.2.4 | Traffico | 368 |
| 6.2.5 | Presenza di materiali esplosivi o infiammabili | 368 |
| 6.2.6 | INTERFERENZA CON LINEA FERROVIARIA IN ESERCIZIO | 368 |
| 7 | <u>INDIVIDUAZIONE DELLE FASI LAVORATIVE CRITICHE E PRESCRIZIONI DI COORDINAMENTO</u> | <u>370</u> |
| 7.1 | CRITERI GENERALI DI COORDINAMENTO | 370 |
| 7.2 | RIUNIONI DI COORDINAMENTO ED INFORMAZIONE | 370 |
| | Informazione tra le imprese | 371 |
| | Informazione del personale delle imprese | 371 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 8 di 397 |

| | |
|--|-------------------|
| Informazione dei fornitori e/o visitatori..... | 371 |
| Informazione della Direzione Lavori | 372 |
| Riunioni di coordinamento..... | 372 |
| Aree utilizzate in comune dai lavoratori..... | 374 |
| Macchinari ed attrezzature comuni | 375 |
| Individuazione dei soggetti di riferimento delle comunicazioni..... | 375 |
| Informazione dei lavoratori | 375 |
| Modifiche di assetto organizzativo in Cantiere | 376 |
| 7.3 INDIVIDUAZIONE DELLE FASI LAVORATIVE CRITICHE E PRESCRIZIONI DI COORDINAMENTO..... | 376 |
| 7.4 ANALISI INTERFERENZE REALI - DIAGRAMMA DI GANTT..... | 377 |
| 7.4.1 Interferenze attività propedeutiche | 379 |
| 7.4.2 Interferenze attività di scavo galleria artificiale..... | 379 |
| 7.4.3 Interferenze attività realizzazione galleria artificiale e trincee ferroviarie..... | 381 |
| 7.4.4 Interferenze con cono di volo | 381 |
| 7.4.5 INTERFERENZE con l'esercizio ferroviario..... | 381 |
| 7.4.6 Interferenze attività realizzazione viabilità' e realizzazione fermate/stazioni | 382 |
| 7.4.7 Interferenze attività armamento TE allaccio nuova linea | 382 |
| 7.4.8 Interferenze attività realizzazione viadotti e cavalcaferrovia..... | 383 |
| 7.4.9 Interferenze attività realizzazione opere di linea e realizzazione fabbricati | 384 |
| 7.4.10 Interferenze attività realizzazione e attrezzaggio fabbricati | 384 |
| 7.4.11 INTERFERENZE CON ALTRI TIPI DI TRASPORTO..... | 384 |
| 7.4.12 INTERFERENZA CON CONDOTTE IDRICHE E CONDOTTE PER IL TRASPORTO DI GAS E DI IDROCARBURI..... | 385 |
| 7.4.13 Interferenze attività, considerazioni generali | 385 |
| 7.4.14 Interferenze particolari per i lavori di armamento non evidenziate nel programma lavori | 388 |
| 7.4.15 ANALISI DELLE INTERFERENZE CON ALTRI APPALTI | 392 |
| 8 <u>COSTI DELLA SICUREZZA</u> | <u>394</u> |
| 9 <u>ALLEGATO 1 – CRONOPROGRAMMA LAVORI</u>..... | <u>395</u> |
| 10 <u>ALLEGATO 2 – MAPPA DEI RISCHI</u> | <u>396</u> |
| 11 <u>ALLEGATO 3 – ELENCO ELABORATI</u> | <u>397</u> |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 9 di 397 |

1. PREMESSA

La presente “Sezione Particolare – Volume I” costituisce parte integrante del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC), redatto ai sensi dell’art.91 del D. Lgs. 81/08.

Le restanti parti del PSC sono invece costituite dalla “Sezione Generale”, dalla “Sezione Particolare – Volume II”, dal Computo Metrico Estimativo dei Costi della Sicurezza e dagli elaborati grafici e dal “Fascicolo dell’opera”, di cui all’elenco sottostante:

Elenco elaborati costituenti in PSC/FA

| Codifica Italferr | Rev. | Descrizione attività |
|----------------------------|-------------|--|
| RS3H 00 D 72 PU SZ0101 001 | A | Sezione Generale |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 001 | A | Sezione Particolare - Volume I |
| RS3H 00 D 72 PU SZX102 001 | A | Appendice alla Sezione Particolare Volume I |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 002 | A | Sezione Particolare - Volume II |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 003 | A | Computo Metrico Estimativo dei costi della Sicurezza |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 004 | A | Planimetria aree di cantiere: CB.01, AT.02, AT.01 |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 005 | A | Planimetria aree di cantiere: AS.02, CO.01, AS.01, AT.02 |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 006 | A | Planimetria aree di cantiere: AT.06, AR.01, AT.04, AT.03, AS.03, AT.07 |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 007 | A | Planimetria aree di cantiere: AT.05, AS.04, DT.03, AR.02, DT.02, DT.01 |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 008 | A | Schematico fasi allestimento di cantiere |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 009 | A | Schematico fasi in affiancamento |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 010 | A | Schematico di varo |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 011 | A | Schematico di varo sopra linea ferroviaria |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 012 | A | Schematico realizzazione galleria artificiale |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 013 | A | Schematico BOE |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 014 | A | Schematico fondazioni pile in alveo con paratia di pali e jet-grouting |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0102 015 | A | Schematico realizzazione fondazioni spalle |
| RS3H 00 D 72 PU SZ0103 001 | A | Fascicolo dell’Opera |

Le Sezioni sono tra loro complementari ed insieme costituiscono un unico documento inscindibile. La validità e l’efficacia del PSC è quindi condizionata dalla contestuale disponibilità di tutti gli elaborati.

Gli elaborati dovranno essere aggiornati ed integrati da parte del CSP di progetto esecutivo, dando evidenza di eventuali ulteriori prescrizioni/indicazioni di sicurezza da adottarsi per l’esecuzione dei lavori in base all’ulteriore livello di dettaglio dato dal PROGETTO ESECUTIVO.

2. ORGANIZZAZIONE DELLA SICUREZZA

2.1 GENERALITÀ

In questo capitolo vengono indicati i soggetti coinvolti, a vario titolo, nella sicurezza del cantiere, secondo quanto previsto dal D. Lgs. 81/08.

2.2 IDENTIFICAZIONE DEI SOGGETTI DI PARTE COMMITTENTE COINVOLTI NELLA GESTIONE DELLA SICUREZZA

| | | |
|--|----------------|--|
| COMMITTENTE | Denominazione | Ferrovie dello Stato - RFI |
| | Indirizzo | Via Croce Rossa 1 - Roma |
| REFERENTE DI PROGETTO | Nome - Cognome | Ing. Salvatore Leocata |
| | Indirizzo | RFI S.p.A.- Stazione di Catania Centrale Piazza Giovanni XXIII |
| | Telefono | 090 6786017 - 313 8063285 |
| RESPONSABILE DEI LAVORI | Nome - Cognome | Ing. Salvatore Vanadia |
| | Indirizzo | Italferr S.p.A. Sede di Palermo – Via Domenico Cimarosa, 10 |
| | Telefono | 081/2125300 - 335 7504965 |
| | Codice fiscale | |
| COORDINATORE PER LA PROGETTAZIONE | Nome - Cognome | P.ind. Luci Sergio |
| | Indirizzo | Via Galati, 71 – 00155 Roma tel. 06.49752908 |
| | Telefono | 06/49752349 |
| | Codice fiscale | |
| DIRETTORE DEI LAVORI | Nome - Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| ASSISTENTE DEI LAVORI | Nome - Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| COORDINATORE PER L'ESECUZIONE DEI LAVORI | Nome - Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |

2.3 IDENTIFICAZIONE DEI SOGGETTI DI PARTE APPALTATORE COINVOLTI NELLA GESTIONE DELLA SICUREZZA

| | | |
|---|----------------|--|
| IMPRESA ESECUTRICE | Denominazione | |
| | Rappr. Legale | |
| | Sede legale | |
| | Telefono | |
| DATORE DI LAVORO | Nome – Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| RESPONSABILE DEL SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE (D. Lgs. 81/08) | Nome – Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| ADDETTI AL SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE | Nome – Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| ADDETTI AL SERVIZIO DI PREVENZIONE E PROTEZIONE | Nome – Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| MEDICO COMPETENTE (D. Lgs. 81/08) | Nome – Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| DIRETTORE TECNICO | Nome – Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| DIRETTORE DI CANTIERE | Nome – Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 12 di 397 |

2.4 NOTIFICA PRELIMINARE

Il Responsabile dei Lavori dovrà inviare, tramite raccomandata con avviso di ricevimento, le informazioni contenute nella tabella sottostante, che costituiscono il contenuto della notifica preliminare (di cui all'art. 99 del D. Lgs. 81/08 - All. XII), all'AUSL, alla Direzione Provinciale e al Prefetto del Lavoro territorialmente competenti. Inoltre, copia della Notifica Preliminare dovrà essere affissa in maniera visibile presso il cantiere e custodita a disposizione dell'organo di vigilanza territorialmente competente (art. 99, punto 2 D. Lgs. 81/08).

| | | |
|---|---|---|
| Data della comunicazione | | |
| Committente | Denominazione | Ferrovie dello Stato - RFI |
| | Indirizzo | Via Croce Rossa 1 - Roma |
| Natura dell'opera | Interramento linea per il prolungamento della pista dell'Aeroporto di Fontanarossa e per la messa a STI del tratto di linea interessato | |
| Indirizzo del cantiere | Nodo di Catania - Stazione Fontanarossa Tra le stazioni di Catania Acquicella e Bicocca Tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione | |
| Responsabile dei lavori | Nome - Cognome | Ing. Salvatore Vanadia |
| | Indirizzo | Italferr S.p.A. Sede di Palermo – Via Domenico Cimarosa, 10 |
| | Telefono | 081/2125300 |
| | Codice fiscale | |
| Coordinatore per la sicurezza e la salute in fase di progettazione definitiva | Nome - Cognome | P.ind. Luci Sergio |
| | Indirizzo | Via Galati, 71 – 00155 Roma tel. 06.49752908 |
| | Telefono | 06/49752349 |
| | Codice fiscale | |
| Coordinatore per la sicurezza e la salute in fase di realizzazione | Nome - Cognome | |
| | Indirizzo | |
| | Telefono | |
| | Codice fiscale | |
| Data presunta d'inizio dei | | |
| Durata presunta dei lavori | Circa 250 gg attività propedeutiche + 60 gg completamento attività propedeutiche Circa 1285 gg attività di costruzione | |
| Numero massimo presunto dei lavoratori sul cantiere | | |
| Presenza media in cantiere | 215 | |
| Numero previsto di imprese e di lavoratori autonomi sul cantiere | | |
| Numero uomini/giorno presunti | 343.334 | |
| Identificazione delle imprese già selezionate | Denominazione | |
| | Indirizzo | |
| Ammontare complessivo presunto dei lavori | Circa € 206.000.000,00 | |

In caso di variazioni il RdL dovrà aggiornare la Notifica Preliminare con i nuovi dati inviando apposita comunicazione A.R. agli organismi territoriali competenti.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 13 di 397 |

2.5 DOCUMENTAZIONE ART. 90 COMMA 9 LETTERA B) D.LGS 81/08.

Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere inviata ai Comuni competenti interessati dai lavori, la documentazione relativa ai commi b di cui all'art. 90 del D. Lgs. 81/08.

- Nominativo dell'Impresa Appaltatrice;
- Dichiarazione dell'organico medio annuo e quella relativa al contratto collettivo applicato ai dipendenti, della ditta appaltatrice;
- Certificato di regolarità contributiva DURC.

2.6 RECAPITI TELEFONICI UTILI

Per poter affrontare le situazioni di emergenza, è necessario disporre di una serie di recapiti telefonici, il cui elenco dovrà essere completato ed affisso in maniera chiara e ben visibile in cantiere.

| | |
|--|--------------|
| EMERGENZA | |
| Numero unico di emergenza | 112 |
| Polizia | 113 |
| Carabinieri | 112 |
| Emergenza sanitaria | 118 |
| Soccorso stradale – ACI | 116 |
| Vigili del Fuoco – Pronto intervento | 115 |
| Guardia di Finanza – Pronto intervento | 117 |
| Polizia municipale Catania | 095 208998 |
| Carabinieri Catania | 095 537999 |
| Vigili del Fuoco Catania | 095 7248111 |
| ASP Catania, Via Cifali 76 | 095500317 |
| Ospedale Policlinico Vittorio Emanuele | 095 743 5901 |
| Ispettorato Provinciale Del Lavoro - Catania | 095 09374 |
| SERVIZI VARI | |
| Comune di Catania | 095 7421111 |
| ENEL: Segnalazione guasti | 800 900 800 |
| GAS: Segnalazione guasti | 800 553 000 |
| Telecom - Segnalazione guasti | 182 |
| Ferrovie dello Stato (informazioni ore 7-21) | 167 888088 |
| Regione Sicilia | 800 894.318 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 15 di 397 |

3 DESCRIZIONE DELL'OPERA E DELLE TIPOLOGIE DEI LAVORI

3.1 INQUADRAMENTO GENERALE

Nel progetto “sistemazione Nodo di Catania” (Progetto 0270) rientrano i seguenti interventi:

1. Interramento della stazione di Catania C.le e realizzazione del raddoppio su nuovo tracciato tra le stazioni di Catania Centrale e Catania Acquicella.
2. Interramento linea dal km 231+631, tra le stazioni di Catania Acquicella e Bicocca, al km 237+139, tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione, per il prolungamento della pista dell'aeroporto Vincenzo Bellini di Catania-Fontanarossa.

Il presente progetto riguarderà solamente il precedente p.to 2, ovvero la progettazione definitiva dell'Interramento linea dal km 231+631, tra le stazioni di Catania Acquicella e Bicocca, al km 237+139, tra le stazioni di Bicocca e Lentini Diramazione, per il prolungamento della pista dell'aeroporto Vincenzo Bellini di Catania-Fontanarossa.

Tale intervento è necessario per la realizzazione della nuova pista di volo dell'aeroporto Fontanarossa, la cui lunghezza totale sarà pari a 3.200m e potrà accogliere aeromobili di codice “E” ICAO capaci di servire destinazioni di lungo raggio, la quale consentirà di intercettare e soddisfare la domanda di traffico descritta dalla pianificazione strategica nazionale.

3.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento oggetto della presente progettazione definitiva si colloca ai margini dell'area suburbana di Catania, limitrofa all'Aeroporto Fontanarossa. Il progetto prevede le modifiche all'infrastruttura ferroviaria necessarie a poter realizzare l'allungamento, da parte di SAC, della pista aeroportuale, in particolare:

1. interramento del tratto ferroviario a doppio binario, tramite la realizzazione di una galleria artificiale, facente parte della direttrice Palermo-Catania, interferente con l'allungamento della pista dell'aeroporto;
2. ripristino del collegamento Catania-Siracusa attraverso un ramo di nuova realizzazione a singolo binario;
3. realizzazione del ramo di collegamento Siracusa-Palermo a singolo binario;
4. realizzazione del nuovo fascio arrivi-partenze
5. realizzazione di un nuovo terminal merci nell'attuale impianto ferroviario di Bicocca e relativo collegamento alla linea ferroviari verso Siracusa.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 16 di 397 |

6. stazione Fontanarossa (con due binari di corsa, un binario di precedenza e due marciapiedi di lunghezza pari a 250m) e relativo parcheggio kiss-ride.

Con riferimento al precedente p.to 6, la stazione di Fontanarossa assumerà una configurazione “definitiva”, con un impianto che prevede due binari di corsa e due di precedenza (con marciapiedi di 350m) ed una configurazione sostanzialmente simmetrica rispetto all’accessibilità, nell’ambito dell’intervento di *Interramento della stazione di Catania C.le e realizzazione del raddoppio su nuovo tracciato tra le stazioni di Catania Centrale e Catania Acquicella* (vedi par. 3.1)

A tal riguardo, si fa presente che, nell’eventualità in cui si dovesse registrare un rallentamento dell’intervento “Interramento stazione di Catania”, (che di fatto non risulta al momento finanziato) l’impianto di Fontanarossa nella configurazione parziale (prevista nel presente progetto) sarebbe conforme allo standard delle fermate del progetto Palermo - Catania per i servizi Regionali (marciapiedi da 250 metri) ma non risulterebbe coerente con le stazioni della Pa – Ct ove sono previsti marciapiedi da 350 metri per i servizi Intercity.

Relativamente al punto 1, le attività di realizzazione di alcune opere ferroviarie (gallerie e trincee) interferenti con il cono di volo, in accordo con ENAC, potranno essere realizzate tenendo conto delle seguenti condizioni:

- ✓ Interruzione notturna dell’esercizio della pista per un intervallo non inferiore alle 7 ore dalle ore 23:00 alle ore 6:00
- ✓ Limite superiore di operatività mezzi, pari alla quota della palificata TE della linea storica in esercizio (prescindendo dal cono di volo), con possibilità di eseguire ogni attività di cantiere in orario diurno.

Gli interventi secondari di progetto riguardano la ricucitura del tessuto viario interferito, la continuità del reticolo irriguo, le opere di raccolta e smaltimento delle acque piovane, le opere di permeabilità delle aree interessate dai rilevati ferroviari, fabbricati tecnologici etc.

Il progetto è stato sviluppato secondo le seguenti Macrofasce e Lotti:

Macrofase Funzionale 1

Lotto 1.1: stazione di Fontanarossa (con III binario di precedenza binario dispari ed allungamento marciapiede binario dispari e binario pari a 250m)

Lotto 2:

- ✓ Tratto linea interferente con la pista (parte est)

- ✓ fascio A/P 1° fase (2 binari di corsa + 3 binari fascio)
- ✓ Collegamento dal fascio A/P al Terminal Merci
- ✓ Terminal Merci *light* (1° fase)
- ✓ Bretella Catania-Siracusa

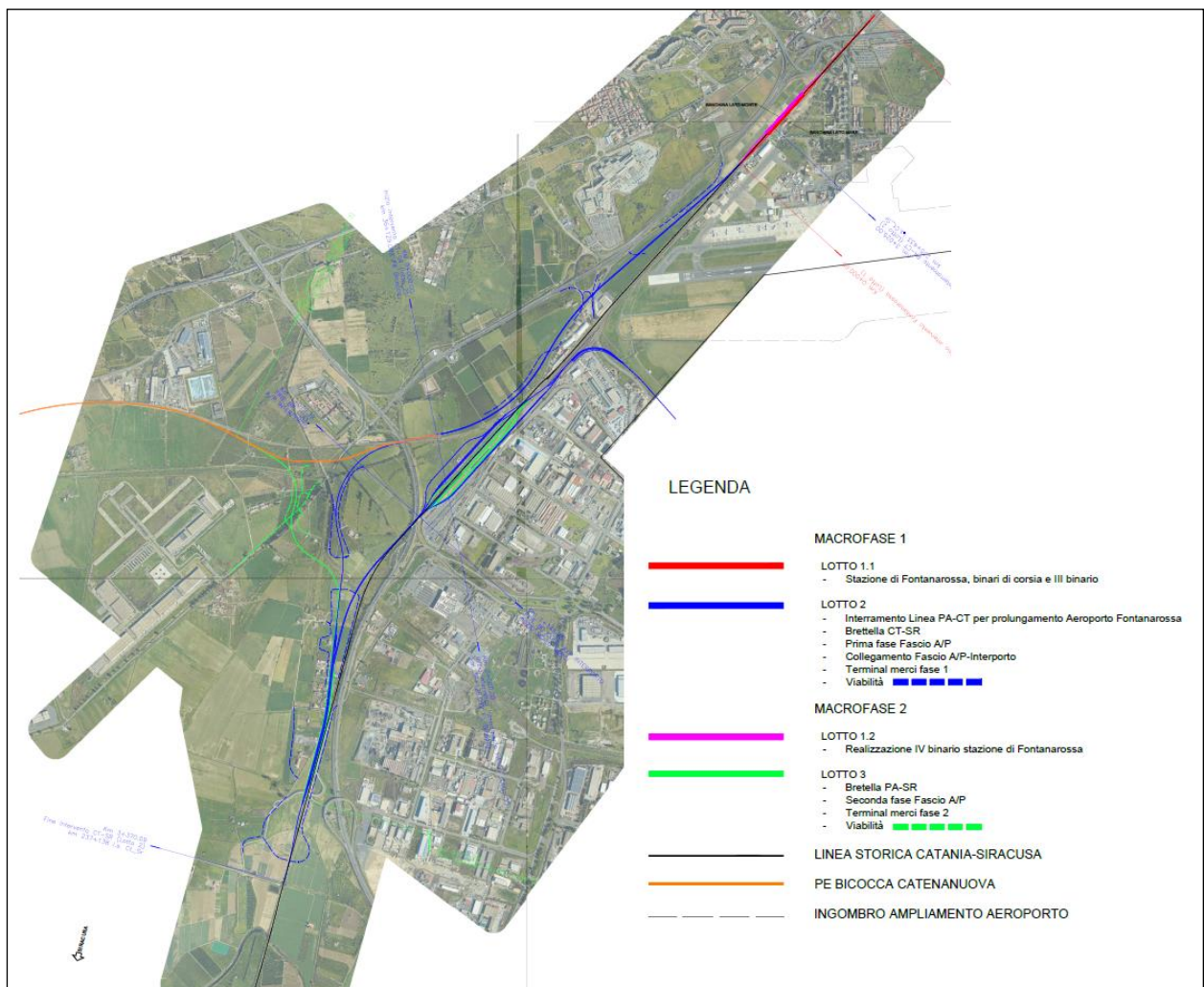
Macrofase Funzionale 2

Lotto 3:

- ✓ Bretella Palermo-Siracusa
- ✓ Fascio A/P 2° fase (ampliamento binario 4° e 5°)
- ✓ Termina merci (completo) 2°fase

Il presente PSC riguarderà solamente gli interventi relativi alla Macrofase Funzionale 1.

Per ulteriori dettagli si rimanda agli elaborati progettuali.



Inquadramento del progetto

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 18 di 397 |

Nel seguito del presente elaborato si descrivono le principali caratteristiche degli interventi. Per maggiori ed ulteriori dettagli si rimanda agli elaborati specialistici.

3.3 DESCRIZIONE GENERALE DEL TRACCIATO

Il progetto prevede le modifiche all'infrastruttura ferroviaria necessarie a poter realizzare l'allungamento della pista aeroportuale, con particolare riferimento ai seguenti interventi:

Lotto 1.1 (Macrofase 1) – oggetto di questo elaborato:

- . Stazione Fontanarossa (con due binari di corsa ed un binario di precedenza lato mare)

Lotto 2 (Macrofase 1) – oggetto di questo elaborato:

- a. interramento del tratto ferroviario a doppio binario facente parte della direttrice Palermo-Catania
- b. realizzazione della bretella a singolo binario Catania – Siracusa
- c. realizzazione del nuovo fascio arrivi-partenze con 3 binari (3 + binario CT-SR)
- d. realizzazione di un nuovo terminal merci nell'attuale impianto ferroviario di Bicocca e relativo collegamento alla linea ferroviari Catania - Siracusa

Lotto 3 (Macrofase 2):

- e. realizzazione della bretella a singolo binario Siracusa-Palermo
- f. ampliamento, con due binari aggiuntivi, del nuovo fascio arrivi-partenze (5+ binario CT-SR + binario PA-SR)
- g. ampliamento del nuovo terminal merci

STAZIONE FONTANAROSSA

Il progetto della Stazione Fontanarossa ha inizio al km 235+755 della linea esistente Catania-Siracusa e si estende per 1307 m. Il tracciato segue planimetricamente ed altimetricamente il progetto RFI di Fermata Fontanarossa ripercorrendo la livelletta esistente e modificando l'interasse tra i due binari di corsa da 3.55 m a 4.00 m (con spostamento lato monte del binario pari). E' prevista la realizzazione dei due binari di precedenza, lato mare in Macrofase 1 (Lotto 1.1) e l'ampliamento delle due banchine di Fermata (da 200 m a 350 m), lato mare in Macrofase

1 (Lotto 1.1). Si riporta di seguito la tabella riepilogativa delle caratteristiche cinematiche e geometriche della linea:

| STAZIONE FONATANAROSSA | |
|----------------------------------|--|
| Tipologia di linea | Commerciale (traffico promiscuo merci-viaggiatori) |
| Velocità di tracciato | V = 110 km/h |
| Interasse binari di corsa | 4.00 m |
| Pendenza massima | 9 ‰ |
| Accelerazione max non compensata | 0.6 m/sec ² |
| R min curvatura orizzontale | 6500 m |
| R min curvatura verticale | Convesso 4300 m Concavo 5000 m |
| Gabarit | Tipo GC |
| Profilo minimo degli ostacoli | PMO 5 |
| Categoria della linea | D4 |

INTERRAMENTO LINEA PA-CT

Il progetto di interrimento linea Palermo-Catania inizia in corrispondenza del km 36+129.092 del PE Bicocca e si estende per 3025 m. Il tracciato, a doppio binario, si sviluppa in variante lato monte, tra il fornice esistente in corrispondenza della tangenziale e la Fermata Fontanarossa. Il tracciato, con una curva di 954 m, si distacca dalla linea del PE Bicocca e, dal km 148+000 circa, inizia a scendere con una livelletta al 12‰ per immetersi in trincea e successivamente in galleria artificiale (in corrispondenza dell'ingombro del futuro ampliamento Aeroporto Fontanarossa). Al termine della G.A. risale con livelletta al 10‰. Sotto l'aspetto delle opere civili la sede dal km 0+500 si presenta in trincea tra diaframmi che si estende per 422 m, a seguire la galleria artificiale GA01 di 915 m ed infine una trincea tra diaframmi di 363 m fino al km 2+200. Successivamente il tracciato prosegue in trincea libera fino a ricongiungersi sulla linea Catania Siracusa esistente in prossimità del km 235+433. Si riporta di seguito la tabella riepilogativa delle caratteristiche cinematiche e geometriche della linea:

| INTERRAMENTO PA-CT | |
|----------------------------------|--|
| Tipologia di linea | Commerciale (traffico promiscuo merci-viaggiatori) |
| Velocità di tracciato | V = 110 km/h |
| Interasse binari | 4.00 m |
| Pendenza massima | 12 ‰ |
| Accelerazione max non compensata | 0.6 m/sec ² |

| | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| R min curvatura orizzontale | 954 m |
| R min curvatura verticale | Convesso 4300 m Concavo 3500 m |
| Gabarit | Tipo GC |
| Profilo minimo degli ostacoli | PMO 5 |
| Categoria della linea | D4 |

BRETELLA CATANIA – SIRACUSA, FASCIO ARRIVI PARTENZE E COLLEGAMENTO FASCIO A/P INTERPORTO

Il progetto della bretella Catania - Siracusa inizia al km 36+129.092 del PE Bicocca e si estende per 3370 m fino all'allaccio con la linea esistente Catania – Siracusa al km 237+138. Il tracciato, a singolo binario, si distacca con una curva di 659 m dalla linea del PE Bicocca e prosegue in rilevato fino all'attraversamento sul Fiume Buttaceto. La linea scavalca il Fiume Buttaceto in corrispondenza del km 1+300 circa mediante un ponte ferroviario di luce 80 m con impalcato metallico a via inferiore. Superato il ponte, il tracciato prosegue in rilevato fino a fine intervento. Il rilevato ospita anche il fascio Arrivi Partenze (di 3 binari in Macrofase 1 e 5 binari in Macrofase 2) ed è predisposto per ospitare la bretella Palermo - Siracusa in Macrofase 2.

In tale tratto, dal km 2+000 a fine progetto, il rilevato presenta n. 7 tombini di trasparenza trovandosi all'interno dell'area di esondazione del Fiume Simeto. Inoltre, al km 2+930, vi è un ponte a travi incorporate (VI02) necessario per lo scavalco del fosso Vallone Cardinale. Il fascio Arrivi e Partenze è collegato al Terminal Merci/Interporto mediante due binari di collegamento (Collegamento fascio A/P-Interporto). I due binari partono dal fascio Arrivi Partenze in corrispondenza del km 1+950 circa ed hanno uno sviluppo complessivo di circa 1150 m per collegarsi alla linea Catania Siracusa esistente in corrispondenza del fornice della tangenziale. Il tracciato si sviluppa in rilevato ed attraversa, al km 0+460 circa, il Fiume Buttaceto che scavalca mediante un ponte di luce 80 m (VI03) con impalcato metallico a via inferiore. Si riportano di seguito le tabelle riepilogative delle caratteristiche cinematiche e geometriche della linea:

| BRETELLA CT-SR E FASCIO ARRIVI/PARTENZE | |
|--|--|
| Tipologia di linea | Commerciale (traffico promiscuo merci-viaggiatori) |
| Velocità di tracciato | V = 100 / 130 km/h |
| Pendenza massima | 13 ‰ |
| Accelerazione max non compensata | 0.6 m/sec ² |
| R min curvatura orizzontale | 468.75 m |
| R min curvatura verticale | Convesso 6000 m Concavo 4225 m |
| Gabarit | Tipo GC |

| | |
|---|--|
| Profilo minimo degli ostacoli | PMO 5 |
| Categoria della linea | D4 |
| COLLEGAMENTO FASCIO A/P - INTERPORTO | |
| Tipologia di linea | Commerciale (traffico promiscuo merci-viaggiatori) |
| Velocità di tracciato | V = 30 km/h |
| Interasse binari | variabile minimo 4.00 m |
| Pendenza massima | 12 ‰ |
| Accelerazione max non compensata | 0.6 m/sec ² |
| R min curvatura orizzontale | 170 m |
| R min curvatura verticale | Convesso 2000 m Concavo 2500 m |
| Gabarit | Tipo GC |
| Profilo minimo degli ostacoli | PMO 5 |
| Categoria della linea | D4 |

BRETELLA PALERMO – SIRACUSA

Il progetto della bretella Palermo - Siracusa inizia al km 34+778.150 del PE Bicocca e si estende per 3271 m.

Il tracciato, a singolo binario, si distacca dalla linea del PE Bicocca proseguendo in rilevato fino al km 0+400 circa dove è previsto un ponte di 60 m (VI04) di attraversamento del Vallone Mendola con impalcato metallico a via inferiore. Il tracciato prosegue in rilevato fino ad immetersi sul rilevato del Fascio Arrivi Partenze già realizzato in Macrofase 1. Si riportano di seguito le tabelle riepilogative delle caratteristiche cinematiche e geometriche della linea:

| | |
|------------------------------------|---|
| COLLEGAMENTO BRETELLA PA-SR | |
| Tipologia di linea | Commerciale (traffico promiscuo merci-viaggiatori) |
| Velocità di tracciato | V = 60 km/h da km 0+000 a km 1+430 V = 100 km/h da km 1+430 a km 2+713 |
| Pendenza massima | 8.6 ‰ |
| Accelerazione max non compensata | 0.6 m/sec ² |
| R min curvatura orizzontale | 250 m |
| R min curvatura verticale | Convesso 3000 m Concavo 3000 m |
| Gabarit | Tipo GC |
| Profilo minimo degli ostacoli | PMO 5 |
| Categoria della linea | D4 |

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 22 di 397 |

3.4 OPERE IN PROGETTO

Gli interventi maggiori riguardano l'asse ferroviario di interrimento di fronte alla pista dell'Aeroporto e dalla bretella di collegamento Catania-Siracusa. Il primo asse, a doppio binario e di lunghezza complessiva Km 3+025 circa, rappresenta una variante al progetto Bicocca-Catenanuova in fase di costruzione ed è caratterizzato dalla presenza di una galleria artificiale di lunghezza circa 915 metri realizzata con il metodo Milano, ovvero mediante paratie di diaframmi e soletta superiore (GA01); le rampe di approccio alla galleria sono anche esse scavate tra paratie di diaframmi (TR03-TR03). La bretella Catania-Siracusa, a singolo binario, ha una lunghezza complessiva di circa Km 3+370 si sviluppa interamente in rilevato superando l'interferenza con il Torrente Buttaceto mediante un ponte metallico a via inferiore di luce 79.40 metri (VI01). Lungo questo asse sono inoltre presenti due sottopassi scatolari per garantire la continuità di due viabilità locali di ricucitura (SL03-SL04). Parallelamente a questo asse, tra le progressive Km 1+600 e Km 2+850 si sviluppa il nuovo fascio A/P a servizio del Terminal Merci di Bicocca; vista la vicinanza con la sede ferroviaria storica esistente da un lato e di alcune abitazioni da un altro, si prevede la realizzazione di due muri di sostegno del rilevato ferroviario (MU03-MU05). Subito dopo il fascio A/P è presente un impalcato ferroviario a travi incorporate di luce circa 20,5 metri (VI02). Parallelamente a questa opera, lungo la nuova viabilità NV08, è presente un ponte stradale a singola campata realizzata con travi prefabbricate (NW01). Nella parte terminale dell'asse, prima della riconnessione con la linea storica, viene realizzato un cavalcavia stradale (IV05) costituito da un viadotto a tre campate e due scatolari di approccio (SL05). Completa il Lotto 2 la nuova bretella di collegamento a doppio binario tra il fascio A/P ed il Terminal Merci.

Lungo questo asse, per superare ancora una volta l'interferenza con il Torrente Buttaceto, si realizzerà un ponte metallico a via inferiore di luce 79.40 metri (VI03).

Di seguito si riportano brevemente le opere principali di ciascun intervento:

- Interventi nella zona nuova stazione di Fontanarossa;
 - TR01 – Trincea ferroviaria dal km 0+00,00 a km 0+774,30;
 - Opere interne alla stazione – Ampliamento marciapiedi e pensiline;
 - FA01-FA02-PT01 – Fabbricati e piazzali.
- Interventi nel tratto interrimento linea;
 - RI14 - adeguamento sede ferroviaria esistente dal km 0+00,00 a km 0+775;
 - TR02 - Trincea ferroviaria dal pk 0+150 a pk 0+921;
 - GA01 - Galleria Artificiale tra diaframmi dal pk 0+922 al pk 1+837

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 23 di 397 |

- TR03 - Trincea ferroviaria tra diaframmi dal pk 1+836 al pk 2+200,00
 - RI02 - Rilevato ferroviario dal pk 2+200,00 al pk 2+700,00
 - Armamento – dal pk 2+700,00 al pk 3+025.
 - Opere Idrauliche – Tombini, vasche e sistemazioni idrauliche.
 - Interventi nel tratto della bretella CT-SR;
 - RI03 - Rilevato ferroviario dal pk 0,00 al pk 210,00 (Lato Siracusa);
 - GA02 - Galleria esistente adeguamento a pk 210,00 a 250,00;
 - RI04 - Rilevato ferroviario dal pk 250,00 al pk 1+275,00 (Lato Siracusa);
 - VI01 e SL01- Viadotto dalla pk 1+275,00 a 1+355,00;
 - RI05 - Rilevato ferroviario dal pk 1+355,00 al pk 2+925,00 (Lato Siracusa);
 - VI02 - Viadotto dalla pk 2+925,00 a 2+950,00;
 - RI06 - Rilevato ferroviario dal pk 2+950,00 al pk 3+370,00 (Lato Siracusa);
 - Opere Idrauliche – Tombini, vasche e sistemazioni idrauliche.
 - Interventi nel tratto della bretella di collegamento, del fascio A/P e Terminal merci;
 - RI07 - Rilevato ferroviario dal pk 0+0,00 al pk 0+505,00 (A/P-INTERPORTO);
 - VI03 e SL02- Viadotto dalla pk 0+505,00 a 0+585,00;
 - RI08 - Rilevato ferroviario dal pk 0+585,00 al pk 1+150,00 (A/P-INTERPORTO);
 - RI09 - Rilevato ferroviario provvisorio (A/P-INTERPORTO);
 - RI10 - Rilevato ferroviario per asta di manovra Terminal merci;
 - SL06 - Sottovia viabilità esistente sotto asta di manovra RI10;
 - Opere Idrauliche – Tombini, vasche e sistemazioni idrauliche;
 - FA08-FA09-FA10-FA12-FA13-FA14-PT06 – Fabbricati e piazzali.
- Di seguito anche tutte le nuove viabilità di ricucitura delle parti di territorio tagliate dalla ferrovia e di accesso ad aree altrimenti intercluse:
- Nuove viabilità e relative opere principali tratto interrimento linea;
 - NV02 - Nuova viabilità da pk 0+290,00 a 1+050,00 pk ferroviaria;
 - NV03.A - Ripristino della viabilità esistente alla pk ferroviaria 1+375,00;
 - NV03.B,C,D - Ripristino della viabilità esistente alla pk ferroviaria 1+375,00;
 - NV04 - Ricucitura fondi alla pk ferroviaria 1+800,00;
 - NV05 - Deviazione viabilità alla pk ferroviaria 2+050,00 a pk 2+650,00;

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 24 di 397 |

- Nuove viabilità e relative opere principali tratto bretella CT-SR e fascio A/P;
 - NV06 - Deviazione viabilità alla pk ferroviaria 0+525,00;
 - NV07.A - Nuova viabilità da pk 2+230,00 a 2+700,00 pk ferroviaria (L=6,5);
 - NV07.B - Nuova viabilità in affiancamento Dx (L=400 m);
 - NV07.C - Nuova viabilità in affiancamento Sx (L=940 m);
 - NV08 - Ripristino viabilità dalla pk 2+225,00 che prevede la realizzazione delle opere d'arte NW01, IV01 con scatolari di approccio SL05;
- Nuove viabilità e relative opere principali Terminal Merci;
 - NV09 - Viabilità Interna terminal Merci.

Per maggiori dettagli si rimanda agli specifici elaborati progettuali

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 25 di 397 |

3.5 INDIVIDUAZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

Per la corretta interpretazione dei termini impiegati si riporta la descrizione delle precedenti definizioni:

Intervento: Opera o parte di opera completa in tutte le sue parti (Realizzazione linea di contatto, ecc.)

Attività: Gruppo omogeneo di lavorazioni che concorrono alla realizzazione di parte di un intervento (Costruzione basamento, ecc.)

Lavorazione: Operazione base che concorre, insieme ad altre lavorazioni, al completamento dell'attività di cui fa parte (Posa armature, getto cls, ecc.)

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 26 di 397 |

3.6 INTERVENTO I_01 – BONIFICA ORDIGNI BELLICI

L'intervento in oggetto è relativo alle operazioni di bonifica da operare per l'eventuale ritrovamento di ordigni bellici.

Descrizione dell'intervento

Preventivamente all'inizio degli scavi e all'occupazione delle aree di cantiere, le aree interessate dai lavori di scavo e quelle oggetto di compattazione del terreno funzionali alla cantierizzazione dovranno essere sottoposte ad una campagna di Bonifica dagli Ordigni Bellici.

Le attività di bonifica propedeutica alla realizzazione delle opere in argomento si suddividono in linea generale in:

- bonifica *superficiale*, con garanzia fino a cm 100 di profondità, eseguita normalmente su aree non soggette a scavi oltre tale profondità;
- bonifica di *profondità* eseguita, mediante trivellazioni/scavi per strati successivi, su aree da sottoporre a scavi oltre cm. 100 di profondità.

Le attività di bonifica rientrano nelle prescrizioni e competenze autorizzative del 10° Reparto Infrastrutture di Napoli, in base alla ripartizione territoriale stabilita dal Genio Militare.

10° REPARTO INFRASTRUTTURE DI NAPOLI
Via P. Metastasio, 99 80100 NAPOLI

GIURISDIZIONE SU REGIONE:

- UMBRIA;
- LAZIO;
- ABRUZZO;
- MOLISE;
- CAMAPNIA;
- PUGLIA;
- BASILICATA;
- CALABRIA;
- SICILIA;
- SARDEGNA.



| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 27 di 397 |

Per Bonifica degli ordigni esplosivi sono previste le seguenti tipologie d'intervento:

- Bonifica Superficiale

la bonifica superficiale di tutte le aree viene effettuata fino alla profondità di mt. 1,00 con cercamine per la ricerca e la localizzazione di masse ferrose effettuata da personale altamente specializzato. Verranno precedentemente individuate tutte le zone con una planimetria di riferimento "BOE - Planimetria BOE superficiale e profonda". Le aree da bonificare dovranno essere sempre divise in strisce di lavoro sulle quali dovranno essere effettuate tutte le operazioni e tutti i lavori stabiliti per la bonifica fino a mt. 1,00 di profondità, impiegando opportune attrezzature, materiali e mezzi idonei a questa particolare esigenza. La profondità di bonifica, si intende riferita al piano di calpestio dell'area sulla quale saranno eseguite le azioni di controllo con gli apparecchi.

- Bonifica in presenza d'acqua

Tale tipologia di Bonifica è prevista in tutte le aree interessate dalle opere allo scoperto e dai corsi d'acqua.

È stato considerato un terreno in presenza d'acqua con pelo libero della stessa non inferiore a cm 5 e non superiore a cm 60 sulla superficie da bonificare.

I lavori dovranno essere eseguiti analogamente a quelli previsti per la bonifica superficiale in assenza d'acqua, con gli stessi oneri e prescrizioni ad esclusione soltanto degli scavi, impiegando opportunamente attrezzature, materiali e mezzi idonei per la loro corretta esecuzione.

La profondità di bonifica si intende riferita al piano di calpestio del terreno, indipendentemente dall'altezza dello strato di liquido sovrastante.

- Bonifica Profonda

Tale operazione sarà sviluppata previa esecuzione delle perforazioni sui nodi di una maglia quadrata con apposite attrezzature inserite nei fori ed in grado di rilevare la presenza di materiali ferrosi. Le perforazioni dovranno raggiungere le quote di profondità dal presunto piano di campagna del periodo bellico (seconda guerra mondiale) e saranno limitate al raggiungimento dello strato roccioso. Per ricerche a maggiori profondità, si procederà con trivellazioni progressive di mt. 2,80 per volta, operando poi con la sonda rilevatrice. I vari quadrati, in cui è stata suddivisa la zona da bonificare, dovranno essere preventivamente numerati e le operazioni di trivellazione e l'esito dei sondaggi saranno trascritti sul giornale dei lavori. La Direzione lavori si riserva la facoltà di controllare materialmente gli esiti dei sondaggi trascritti sul giornale dei lavori.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 28 di 397 |

Il perimetro delle aree stesse di bonifica dovrà risultare esterno a quello degli scavi, per almeno un metro in ogni direzione, in modo che possa essere esclusa con certezza la presenza di ordigni anche nell'immediato intorno della zona di lavoro.

In generale si realizzerà una bonifica superficiale estesa all'intera area di intervento ed all'area di installazione dei cantieri ed una bonifica profonda in corrispondenza delle opere profonde. La bonifica superficiale eseguita lungo la sede del corpo ferroviario sarà effettuata in interruzione programmata di orario o in regime di avvistamento dei convogli in entrambi i casi coordinati da personale di scorta (personale RFI o comunque abilitato alla protezione cantieri). La bonifica profonda eseguita lungo la sede del corpo ferroviario sarà effettuata esclusivamente in interruzione programmata di orario e con l'ausilio del personale di scorta. Diversamente da quanto indicato per la bob superficiale, quella profonda richiede l'uso di mezzi di perforazione.

Potranno essere sottratte alle operazioni di BOE aree interessate precedentemente da altri lavori per i quali sia già stata effettuata la bonifica, a patto che l'appaltatore richieda agli organi competenti la documentazione che attesti l'avvenuta esecuzione della stessa. Dovrà comunque essere ripetuta la bonifica profonda, quando indicata in progetto, dove precedentemente sia stata eseguita solo una bonifica superficiale

Scavo per recupero ordigni bellici

Gli scavi, finalizzati al recupero degli ordigni bellici e delle masse ferrose, dovranno essere eseguiti a strati successivi osservando le norme contenute nelle "Prescrizioni Generali".

Gli scavi finalizzati al recupero delle masse ferrose individuate con le fasi di ricerca superficiale dovranno essere effettuati esclusivamente a mano con precauzione ed attrezzature adeguate alla particolarità ed ai rischi della operazione.

Gli scavi finalizzati al recupero delle masse profonde potranno essere effettuati con mezzi meccanici con azionamento oleodinamico fino ad una quota un metro più elevata di quella della massa ferrosa da rimuovere (e comunque per strati non superiori a 70/90 cm per volta), la restante parte dello scavo dovrà essere eseguita a mano.

Gli scavi di lavoro sono da compiere in terreni di qualsiasi genere, natura e consistenza con mezzi meccanici per consentire l'avvicinamento ai ritrovati oltre la profondità di mt. 1,00 e avranno una inclinazione necessaria ad impedire franamenti delle pareti per consentire il lavoro di rastrellatore in sicurezza. L'acqua derivante dallo scavo dovrà essere aggettata ed allontanata.

Tutti gli scavi dovranno essere effettuati sotto la sorveglianza di un assistente tecnico b.c.m. o di un rastrellatore b.c.m..

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 29 di 397 |

Tutte le aree scavate, al termine della bonifica, dovranno essere convenientemente rinterrate, con materiale proveniente dagli scavi o di fornitura dell'Appaltatore, per ripristinare il preesistente stato dei luoghi.

Rimozione degli ordigni bellici

Tutte le masse ferrose e gli ordigni bellici localizzati, dovranno essere messi a nudo con le opportune cautele e dovranno essere lasciati in sito, provvedendo ad apposita segnaletica e protezione fino all'intervento degli uomini dell'Amministrazione Militare.

Il ritrovamento dovrà essere tempestivamente comunicato per iscritto alla competente Amministrazione Militare, alla Supervisione Lavori ed ai Carabinieri.

La rimozione e distruzione degli o.b. sarà effettuata dai tecnici preposti dall'Amministrazione Militare.

Gli o.b. rimossi ed accantonati dovranno essere giornalmente trasportati e consegnati nelle aree indicate dall'Amministrazione Militare.

I mezzi utilizzati per il trasporto degli o.b. dovranno essere idonei allo scopo, perfettamente efficienti, muniti di regolari permessi e coperti da adeguate assicurazioni.

Norme di sicurezza nei lavori di bonifica ordigni bellici

I lavori di Bonifica dovranno essere eseguiti con tutte le particolari precauzioni intese ad evitare danni alle persone ed alle cose, osservando a tale scopo le vigenti disposizioni e le norme tecniche di esecuzione richiamate dalle Prescrizioni Tecniche. Inoltre, attorno alle zone da bonificare dovranno essere adeguatamente collocati appositi cartelli indicatori di pericolo ed eventuali sbarramenti; all'occorrenza l'Impresa dovrà richiedere alle Autorità competenti l'emanazione di speciali provvedimenti per disciplinare il transito nelle zone da bonificare e nelle loro adiacenze.

Tali provvedimenti saranno applicati scrupolosamente e diligentemente, in modo da consentire e garantire l'esecuzione in forma razionale dei lavori di cui trattasi.

Condizioni tecniche particolari

Qualora nell'area dei lavori viene accertata e/o segnalata la presenza di sottoservizi (cavi, tubazioni, metanodotti ed altro) che impediscano una corretta esecuzione della bonifica, dovranno essere spostati e/o rimossi, se non in esercizio. Nel caso di tratti di impianti che dovranno rimanere in loco o, comunque, al momento inamovibili, dovranno essere completamente scoperti e, con adeguati lavori di scavo, protetti e messi in sicurezza.

Particolare cura si dovrà tenere nella scelta di eventuali cave di prestito, i cui materiali posti in opera dovranno essere scevri di ordigni e/o corpi ferrosi analoghi per forma e consistenza, tenendo conto delle norme e prescrizioni generali e regionali.

Collaudo finale lavori di bonifica

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 30 di 397 |

Il collaudo dei lavori di bonifica sarà eseguito secondo le modalità prescritte dall'Amministrazione Militare. Resta inteso che al collaudo tecnico procederà l'Amministrazione Militare (dietro richiesta della Committenza), entro e non oltre un mese dalla data di ultimazione accertata con relativo verbale dei lavori di bonifica, d'intesa con il collaudatore incaricato dalla Committenza.

Analisi delle attività lavorative

La bonifica ordigni bellici avverrà secondo le fasi operative descritte nel seguito, per ciascuna delle quali si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II- Prima Parte, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

Preparazione delle aree:

- | | |
|--|------------|
| - Rimozione della vegetazione | BON ORD 01 |
| - Bonifica superficiale | BON ORD 02 |
| - Bonifica profonda | BON ORD 03 |
| - Eventuale scavo per il recupero di ordigni | BON ORD 04 |

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Tutte le attività legate alla suddetta fase preliminare dei lavori dovranno essere effettuate nel rispetto delle prescrizioni della direzione competente del Genio Militare e dovranno essere eseguite da Impresa specializzata.
- Al fine di prevenire ogni rischio per gli operatori coinvolti, le attività di bonifica dovranno essere svolte preliminarmente ad ogni altra attività.
- Le aree da bonificare dovranno essere chiaramente delimitate e su di esse dovrà essere impedito il transito e la sosta a persone estranee ai lavori.
- I mezzi d'opera e di trasporto dovranno essere in perfetta efficienza tecnica.
- Si dovrà preventivamente procedere al taglio della vegetazione od alla rimozione di superfetazioni nel caso queste dovessero ostacolare la corretta esecuzione delle attività di bonifica.
- Le perforazioni della bonifica profonda dovranno svilupparsi a partire dal perimetro dell'area interessata, in modo tale da garantire una fascia di sicurezza lungo il perimetro stesso.
- Prima di procedere alle successive fasi di lavorazione sulle aree bonificate, l'Impresa esecutrice dovrà trasmettere una dichiarazione di avvenuta bonifica all'Impresa appaltatrice nella persona

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 31 di 397 |

del Responsabile di Cantiere e per conoscenza al Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.

- La BOB della linea in esercizio, dovrà essere svolta previo accordo con i Dirigenti Movimento e previa indicazione delle soggezioni all'esercizio ferroviario e approfondimento nel PSC di progetto esecutivo e relativo POS.
- La bonifica da ordigni bellici dovrà essere già terminata prima dell'effettuazione di qualsiasi operazione relativa all'installazione dei cantieri.
- Le operazioni di bonifica dovranno essere eseguite da Impresa specializzata che dovrà usufruire di personale dotato di brevetto ai sensi della vigente norma (con decreto interministeriale 11 maggio 2015, n. 82, è stato emanato il "Regolamento per la definizione dei criteri per l'accertamento dell'idoneità delle imprese ai fini dell'iscrizione all'albo delle imprese specializzate in bonifiche da ordigni esplosivi residuati bellici, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 1° ottobre 2012, n. 177").
- Le misure di sicurezza che i lavoratori dell'Impresa esecutrice dovranno adottare saranno contemplate in un apposito Piano Operativo di Sicurezza, che la stessa impresa dovrà sottoporre all'approvazione del Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione. Le ditte subappaltatrici provvederanno a consegnare il proprio POS al CSE solo dopo che l'Appaltatore ne avrà verificato la validità secondo i contenuti minimi del POS prescritti dal D. Lgs.81/08 – All.15. Tale prescrizione è da ritenersi ovviamente valida anche per tutti i successivi interventi.
- Prima di procedere alle successive fasi di lavorazione sulle aree bonificate, l'Impresa esecutrice dovrà trasmettere una dichiarazione di avvenuta bonifica all'Impresa appaltatrice nella persona del Responsabile di Cantiere e per conoscenza al Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.
- I lavori di bonifica dovranno essere eseguiti nel rispetto delle leggi dello Stato e dei regolamenti militari vigenti, e di quanto prescritto dal presente documento (DIRETTIVA GEN-BST 001 - gennaio 2020 "Bonifica Bellica Sistemica Terrestre").
- Il taglio della vegetazione dovrà essere eseguito in tutte quelle zone ove la presenza della stessa ostacoli l'uso dell'apparecchio cercamine e sarà effettuato da operai qualificati sotto il controllo di un rastrellatore.
- Nel tagliare la vegetazione non dovranno essere esercitate pressioni sul terreno da bonificare e dovranno essere rispettate tutte le eventuali piante di alto fusto e tutte le "matricine" da lasciare in zona, salvo diverse disposizioni.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 32 di 397 |

- Il materiale di risulta verrà accatastato in zona già bonificata e successivamente trasportato a rifiuto.
- Il terreno da esplorare dovrà essere convenientemente frazionato in modo da avere la massima garanzia di completezza dell'esplorazione.
- La ricerca in profondità dovrà essere eseguita in stretto accordo alle modalità prescritte dall'Amministrazione Militare ed in ogni caso potrà avere inizio soltanto dopo che le masse ferrose localizzate con le precedenti fasi siano state rimosse.
- Tutte le masse ferrose localizzate dovranno essere riportate su una planimetria indicando le coordinate planimetriche e la profondità rispetto al piano di campagna; tale planimetria sarà utilizzata per la successiva fase di recupero.
- Le masse ferrose localizzate nel corso dell'esplorazione dovranno altresì essere identificate in sito mediante idonee ed evidenti segnalazioni.
- Gli scavi finalizzati al recupero delle masse ferrose individuate con le fasi di ricerca superficiale dovranno essere effettuati esclusivamente a mano con precauzione ed attrezzature adeguate alla particolarità ed ai rischi della operazione.
- Gli scavi finalizzati al recupero delle masse ferrose profonde potranno essere effettuati con mezzi meccanici con azionamento oleodinamico fino ad una quota un metro più elevata di quella della massa ferrosa da rimuovere (e comunque per strati non superiori a 70/80 cm per volta), la restante parte dello scavo dovrà essere eseguita a mano. Gli scavi di sbancamento di strati già bonificati, per effettuazione di ricerche a strati successivi, previa approvazione dell'Amministrazione Militare, potranno essere eseguiti con mezzi meccanici.
- Tutti gli scavi dovranno essere effettuati sotto la sorveglianza di un assistente tecnico o di un rastrellatore
- Ove necessario l'Appaltatore dovrà provvedere a sbatacchiare o armare le pareti degli scavi e dovrà altresì provvedere all'aggottamento e/o regolamentazione delle acque meteoriche o di falda.
- Tutte le masse ferrose e gli ordigni bellici localizzati, dovranno essere messi a nudo con le opportune cautele e, se perfettamente noti e certamente non pericolosi, dovranno essere rimossi ed accantonati in area sicura e presidiata.
- Gli ordigni bellici non noti o non riconosciuti con assoluta certezza dovranno essere lasciati in sito, provvedendo ad apposita segnaletica e protezione fino all'intervento dell'Amministrazione Militare.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 33 di 397 |

- Gli ordigni bellici rimossi ed accantonati, a meno di diversa disposizione dell'Amministrazione Militare, dovranno essere giornalmente trasportati e consegnati nelle aree indicate dalla stessa Amministrazione Militare.
- Prima di dare corso alle attività di cantiere, l'Appaltatore dovrà richiedere, alla Direzione Genio Militare territorialmente competente, un parere sull'opportunità (necessità) di eseguire lavori di bonifica; tale richiesta dovrà essere corredata dalla documentazione atta ad individuare le aree interessate ed a definire la tipologia delle opere da realizzare su ciascuna area. Prima dell'inizio dei lavori di bonifica, l'Appaltatore dovrà richiedere ed ottenere le necessarie autorizzazioni e prescrizioni da parte della Direzione Generale Militare competente.
- All'atto della richiesta di autorizzazione, l'Appaltatore dovrà segnalare/fornire all'Amministrazione Militare competente:
 - la data di inizio lavori prevista;
 - la planimetria delle zone da bonificare;
 - l'elenco del personale tecnico specializzato (dirigenti tecnici, assistenti tecnici, rastrellatori, operai qualificati);
 - una copia dei brevetti, non scaduti, rilasciati dall'Amministrazione Militare, attestanti l'idoneità di tutto il personale specializzato in riferimento alla qualifica per la quale dovrà essere impiegato;
 - l'elenco del personale ausiliario.
- Due giorni lavorativi prima dell'inizio delle attività, l'Appaltatore dovrà comunicare all'Amministrazione Militare:
 - la data di inizio e la data di fine lavori prevista;
 - l'elenco nominativo del personale che sarà effettivamente impiegato; tale elenco dovrà fare riferimento al documento di qualifica (brevetti) di cui al precedente punto c.4;
 - l'elenco del materiale e delle attrezzature di cui è previsto l'utilizzo.
- Durante il corso dei lavori, ed alla fine degli stessi, l'Appaltatore dovrà comunicare/consegnare all'Amministrazione Militare:
 - l'elenco dell'eventuale nuovo personale da utilizzare sui lavori (nel rispetto delle disposizioni di cui ai punti precedenti);
 - l'elenco degli ordigni rinvenuti nel corso dei lavori;
 - la planimetria indicante le zone bonificate;
 - la data di fine lavori;
 - la "Dichiarazione a Garanzia" di avvenuta bonifica.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 34 di 397 |

- Per una certa e completa identificazione degli operai che saranno impiegati nei lavori, il Coordinatore della Sicurezza in fase di esecuzione dei lavori potrà richiedere il certificato penale e quello di buona condotta e l'esibizione della carta di identità personale degli addetti ai lavori.
- Il dirigente tecnico designato dall'impresa esecutrice dovrà presenziare alla consegna dei lavori ed al rilascio delle prescrizioni da parte dell'Amministrazione Militare e dovrà controllare la regolarità dell'esecuzione.
- Il coordinamento continuativo delle attività dovrà essere affidato ad un assistente tecnico che dovrà essere presente nell'area di lavoro durante l'intero orario lavorativo di ciascuna giornata e che avrà la responsabilità della custodia e della regolare compilazione dei documenti di cantiere.
- I lavori dovranno essere eseguiti con tutte le prescrizioni intese ad evitare danni alle persone ed alle cose, osservando, a tale scopo, le particolari norme tecniche specificate dall'Amministrazione Militare competente, nonché le vigenti prescrizioni di Pubblica Sicurezza per il maneggio, l'uso, il trasporto e la conservazione degli esplosivi, ed in particolare gli articoli 46 e 52 del Testo Unico delle leggi di Pubblica Sicurezza ed il relativo regolamento esecutivo del 18 Giugno 1931, n. 773 e leggi successive.
- L'Appaltatore assumerà ogni e qualsiasi responsabilità, sia civile che penale, tanto nei riguardi del proprio personale quanto verso terzi, per danni di qualsiasi natura, comunque e dovunque derivanti dai lavori di bonifica oggetto della convenzione e solleverà perciò le Ferrovie, la Committente e gli organismi per conto di questa operanti, nella maniera più completa, dalle suddette responsabilità, anche nel caso in cui detti danni si fossero manifestati agendo nel completo rispetto della buona regola dell'arte e delle prescrizioni antinfortunistiche vigenti nonché di ogni altra disposizione particolare o generale prevista nel prescritto atto.
- L'Appaltatore, alla fine dei lavori dovrà rilasciare esplicita dichiarazione in bollo, su modulo fornito dalla Amministrazione Militare, per garantire la completa bonifica da mine e da altri ordigni esplosivi residuati bellici di qualunque genere, della intera zona assegnata.
- La dichiarazione in argomento dovrà essere firmata dal Dirigente Tecnico che ha diretto i lavori e dal legale rappresentante dell'impresa esecutrice.
- Tutte le disposizioni che venissero impartite direttamente dal personale dell'Amministrazione Militare dovranno essere portate a conoscenza della DL del Committente per eventuali commenti o benessere.

Norme relative al personale ed all'organizzazione di cantiere

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 35 di 397 |

- Nel servizio di bonifica il personale della ditta impegnata (dirigente tecnici, assistenti tecnici, rastrellatori e operai qualificati) dovrà essere in possesso dei prescritti documenti di specializzazione, rilasciati dalle competenti autorità militari.
- La direzione tecnica ed organizzativa del servizio di bonifica compete al dirigente tecnico BCM, il quale dovrà presenziare alla consegna degli stessi e successivamente controllarne la esecuzione.
- Il coordinamento esecutivo pratico dell'attività di bonifica, la sorveglianza delle sue varie fasi e la tenuta dei relativi documenti di cantiere (diario di lavoro, planimetria, disegni, ecc.) dovranno essere affidati ad un assistente tecnico B.C.L, il quale dovrà essere presente sul cantiere per tutto l'intero orario di ogni giornata lavorativa.
- L'esecuzione pratica del servizio di bonifica viene effettuata dal rastrellatore B.C.M.
- In ogni cantiere deve essere operante per l'intero orario lavorativo giornaliero, secondo le norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del posto di lavoro, un posto di pronto soccorso attrezzato con cassetta di medicazione, persona pratica di servizi di infermeria, barella porta feriti ed automezzo idoneo al trasporto di un infortunato barellato al più vicino ospedale.

3.7 INTERVENTO I_02 - PREDISPOSIZIONE E SMOBILIZZO CANTIERI

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale.
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico;
- riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

La realizzazione di un'opera complessa come quella in progetto prevede la realizzazione di numerose aree finalizzate ad ospitare i cantieri operativi, aree tecniche a servizio delle opere e aree di stoccaggio.

L'elenco completo dei cantieri per l'esecuzione delle opere in progetto è il seguente:

| CODICE | DESCRIZIONE | SUP. MQ | COMUNE |
|--------|---|---------|---------|
| CB.01 | Cantiere base | 21.000 | Catania |
| CO.01 | Cantiere operativo | 22.000 | Catania |
| AR.01 | Cantiere di armamento | 22.000 | Catania |
| AR.02 | Cantiere di armamento | 19.500 | Lentini |
| AT.01 | Area tecnica per IN05 | 1.400 | Catania |
| AT.02 | Area tecnica per IN03, IN04 | 1.800 | Catania |
| AT.03 | Area tecnica per IN02 | 3.000 | Catania |
| AT.04 | Area tecnica per Stazione Fontanarossa | 4.200 | Catania |
| AT.05 | Area tecnica per GA01, TR02, TR03 | 10.000 | Catania |
| AT.06 | Area tecnica per VI01, VI03 sponda nord | 5.000 | Catania |
| AT.07 | Area tecnica per VI01, VI03 sponda sud | 5.400 | Catania |
| AT.08 | Area tecnica per VI02, IV01, NW01 | 3.000 | Catania |
| AT.09 | Area tecnica per Piazzale merci | 3.000 | Catania |
| AT.10 | Area tecnica per SL06 | 600 | Catania |
| AS.01 | Area di stoccaggio | 32.000 | Catania |
| AS.02 | Area di stoccaggio | 9.000 | Catania |
| AS.03 | Area di stoccaggio | 11.000 | Catania |
| AS.04 | Area di stoccaggio | 11.000 | Catania |
| DT.01 | Deposito temporaneo | 12.000 | Catania |
| DT.02 | Deposito temporaneo | 46.000 | Catania |
| DT.03 | Deposito temporaneo | 5.200 | Catania |

CANTIERE BASE

Il cantiere base sarà da supporto logistico per tutte le attività relative all'intera costruzione dell'intervento in oggetto, in particolare per tutta la nuova linea ferroviaria e di tutte le nuove

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 37 di 397 |

viabilità. Contiene essenzialmente la logistica a supporto delle maestranze e gli eventuali dormitori (qualora previsti) per il personale trasfertista.

Alloggi: gli alloggi per il personale saranno realizzati con edifici prefabbricati a due piani o a un piano. Si utilizzerà unicamente la soluzione ad un piano per gli alloggi dei lavoratori impiegati su più di 2 turni. Ogni edificio sarà dotato di impianto di riscaldamento e aria condizionata centralizzato, i cui radiatori troveranno posto all'esterno dell'edificio stesso.

Mensa e aree comuni: l'area mensa comprende: la cucina, la dispensa, il refettorio, l'area di carico e scarico merci, l'area con i cassoni per i rifiuti. La cucina e la dispensa sono state in questa fase ipotizzate in un unico edificio prefabbricato ad un piano. La cucina/dispensa è affiancata da un piazzale di carico/scarico per gli approvvigionamenti e dai cassoni per i rifiuti (a conveniente distanza). La stessa area di carico/scarico verrà quindi utilizzata anche dai mezzi della nettezza urbana per lo svuotamento dei cassoni dei rifiuti. Il refettorio occupa il piano terra di un edificio collegato direttamente alla cucina/dispensa. Nonostante l'utilizzo della mensa sia normalmente diviso in più turni, il refettorio è dimensionato per accogliere potenzialmente tutto il personale residente in cantiere, al fine di poter utilizzare tale spazio coperto anche per le riunioni per le quali è necessaria la presenza di tutti.

Infermeria: si tratta di un edificio prefabbricato di circa 40 m² con sala di aspetto e servizi igienici. L'infermeria è generalmente dotata di un'area di sosta per le ambulanze ed è posta in prossimità dell'ingresso del campo.

Uffici: all'interno del campo base troverà posto un edificio prefabbricato che ospiterà gli uffici per la direzione di cantiere e la direzione lavori.

Viabilità: la viabilità interna al campo base verrà rivestita in conglomerato bituminoso o cemento. Sono previste strade con carreggiate di 3 metri e parcheggi per autovetture di dimensioni pari ad almeno 2x5m.

Impianti antincendio: il campo base sarà dotato di impianto antincendio, comprensivo di serbatoi o vasche per l'acqua dolce, delle pompe e delle tubazioni.

CANTIERI OPERATIVI

Contiene gli impianti, le attrezzature ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere.

Lungo il tracciato di progetto è stato previsto un cantiere operativo CO.01. Tale cantiere funge da supporto logistico per le attività relative alla costruzione dell'intervento in oggetto.

Uffici: A discrezione dell'Appaltatore l'eventuale installazione di un box prefabbricato che ospita gli uffici.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 38 di 397 |

Spogliatoi: Ogni cantiere operativo è dotato di un edificio che ospita gli spogliatoi e i servizi igienici per gli operai ed il presidio di pronto soccorso.

Magazzino e laboratorio: il magazzino e il laboratorio prove materiali sono normalmente ospitati nello stesso edificio prefabbricato con accesso carrabile. Se gli spazi lo consentono, su un lato dell'edificio viene di norma realizzata un'area coperta da tettoia per il deposito di materiali sensibili agli agenti atmosferici e per agevolare il carico e lo scarico di materiali in qualunque condizione meteorologica.

Officina: L'officina è presente in tutti i cantieri operativi ed è necessaria per effettuare la manutenzione ordinaria dei mezzi di lavoro. Si tratta generalmente di un edificio prefabbricato simile a quello adibito a magazzino. È sempre dotata di uno o più ingressi carrabili e, se gli spazi lo consentono, di tettoia esterna.

Cabina elettrica: ogni area di cantiere sarà dotata di cabina elettrica le cui dimensioni saranno di circa 5x5m, comprensive altresì delle aree di rispetto.

Vasche trattamento acque: i cantieri saranno dotati di vasche per il trattamento delle acque industriali. Le acque trattate potranno essere riciclate per gli usi interni al cantiere, limitando così i prelievi da pozzi o acquedotto. Lo scarico finale delle acque trattate verrà realizzato in ottemperanza alle norme vigenti.

Impianti antincendio: ogni cantiere operativo sarà dotato di impianto antincendio, comprensivo di serbatoi o vasche per l'acqua dolce, delle pompe e delle tubazioni.

Area deposito olii e carburanti: I lubrificanti, gli olii ed i carburanti utilizzati dagli automezzi di cantiere verranno stoccati in un'apposita area recintata, dotata di soletta impermeabile in calcestruzzo e di sistema di recupero e trattamento delle acque.

CANTIERI ARMAMENTO E TECNOLOGIE

I cantieri di supporto ai lavori di armamento e attrezzaggio tecnologico contengono gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle relative attività lavorative. Sono caratterizzati dalla presenza di almeno un tronchino, collegato alla linea esistente, che permette il ricovero dei carrelli ferroviari ad uso cantiere e il loro ingresso in linea. Proprio per questa loro peculiarità vengono generalmente collocati all'interno di scali ferroviari.

AREE TECNICHE

Le aree tecniche sono aree di cantiere, funzionali alla realizzazione di singole opere (viadotti, cavalcaferrovia, opere di imbocco), e che contengono indicativamente:

- parcheggi per mezzi d'opera;

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 39 di 397 |

- aree di stoccaggio dei materiali da costruzione;
- eventuali aree di stoccaggio delle terre da scavo;
- aree per lavorazione ferri e assemblaggio carpenterie;
- eventuale box servizi igienici di tipo chimico.

Mentre il cantiere base e quello operativo avranno una durata pari all'intera durata dei lavori di costruzione, ciascuna area tecnica avrà durata limitata al periodo di realizzazione dell'opera di riferimento.

AREE DI STOCCAGGIO

Le aree di stoccaggio non contengono in linea generale impianti fissi o baraccamenti, e sono ripartite in aree destinate allo stoccaggio delle terre da scavo, in funzione della loro provenienza e del loro utilizzo.

All'interno della stessa area di stoccaggio o in aree diverse si potranno avere, in cumuli comunque separati:

- terre da scavo destinate alla caratterizzazione ambientale, da tenere in sito fino all'esito di tale attività;
- terre da scavo destinate al reimpiego nell'ambito del cantiere
- terre da scavo da destinare eventualmente alla riambientalizzazione di cave.

Nell'ambito delle aree di stoccaggio potranno essere allestiti gli eventuali impianti di cantiere per il trattamento dei terreni di scavo da destinare al riutilizzo nell'ambito di progetto (impianti di frantumazione e vagliatura). La pavimentazione delle aree verrà predisposta in funzione della tipologia di materiali che esse dovranno contenere.

AREE DI DEPOSITO TEMPORANEO

Le aree di deposito temporaneo saranno invece destinate all'eventuale accumulo temporaneo delle terre di scavo. Tale stoccaggio temporaneo è stato previsto con funzione di "polmone" in caso di interruzioni temporanee della ricettività dei siti esterni di destinazione definitiva. Le predette aree di deposito sono state proporzionate onde garantire almeno 8 mesi di accumulo dello scavo al fine di assicurare, su tale periodo, la continuità delle lavorazioni.

In questo caso il dimensionamento è stato effettuato tenendo principalmente conto del materiale prodotto dallo scavo contemporaneo delle due trincee (TR02 e TR03) di approccio alla galleria GA01, e dalla galleria stessa scavata da due opposti fronti di scavo.

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| | |
|--|--|
| <u>Preparazione delle aree:</u> | |
| - rimozione di eventuali materiali di risulta presenti | ORG CAN 08 |
| - trasporto a discarica dei materiali di risulta | ORG CAN 08 ORG CAN 17 |
| - scavo di scotico | MOV TER 02 |
| - trasporto a discarica dei materiali di risulta | ORG CAN 08 ORG CAN 17 |
| <u>Confinamento area di cantiere:</u> | |
| - scavi di fondazione basamenti | MOV TER 02 |
| - trasporto a discarica dei materiali di risulta | ORG CAN 08 ORG CAN 17 |
| - getto cls | OO CC 03 |
| - installazione delle recinzioni | ORG CAN 04 ORG CAN 22 |
| - posa paletti in acciaio ed esecuzione getto d'inghisaggio | ORG CAN 04 ORG CAN 22 |
| - posa rete elettrosaldata e rivestimenti con teli plastificati | ORG CAN 04 |
| - installazione degli accessi carrabili e pedonali | ORG CAN 04 |
| - posa delle barriere New Jersey | ORG CAN 21 |
| - posa delimitazione lungo aree ferroviarie | ORG CAN 28 |
| - posa segnaletica di cantiere | ORG CAN 25 |
| - allestimento segnaletica orizzontale e verticale lungo la viabilità di accesso | ORG CAN 25 STR CAN 04 STR CAN 05 |
| <u>Realizzazione basamenti per prefabbricati:</u> | |
| - eventuale scavo di sbancamento | ORG CAN 06 |
| - trasporto a discarica dei materiali di risulta | ORG CAN 08 ORG CAN 17 |
| - getto cls | OO CC 03 |
| <u>Allestimento area logistica:</u> | |
| - preparazione dell'area | ORG CAN 07 |

| | |
|---|--------------------------|
| - pavimentazione area | ORG CAN 07 |
| - trasporto e posa in opera box prefabbricati | ORG CAN 03 |
| - posa in opera barriere di tipo new-jersey di separazione | ORG CAN 07 ORG CAN 21 |
| <u>Formazione dei piazzali da adibire a parcheggi e delle piste di cantiere:</u> | |
| - predisposizione della viabilità interna | ORG CAN 14 |
| - predisposizione della viabilità esterna | ORG CAN 15 |
| - esecuzione sottofondo | STR LAV 03 |
| - costruzione manto stradale | STR LAV 04 |
| - applicazione manto bituminoso | STR PAV 03 |
| <u>Pavimentazione aree di lavoro del cantiere operativo e presso i depositi di materiale all'aperto:</u> | |
| - esecuzione sottofondo con materiale di riporto compattato (spessore 40 cm in sostituzione del terreno vegetale) | STR LAV 03 |
| - posa materiale di riporto compattato (spessore 10 cm) | MOV TER 09 |
| - posa misto stabilizzato (spessore 10cm) | STR LAV 02 |
| <u>Costruzione di vasca per il lavaggio mezzi di cantiere prima della loro uscita sulla viabilità comunale:</u> | |
| - posa casseri | CA ELE 09 |
| - posa armatura | OO CC 04 |
| - getto cls | OO CC 03 |
| <u>Pavimentazione zone ad elevato flusso di mezzi pesanti di cantiere:</u> | |
| - esecuzione sottofondo | STR LAV 02 |
| - calcestruzzo armato con r.e.s. (spessore 20cm) | GAL RIV 03 |
| <u>Centrale di betonaggio:</u> | |
| - installazione centrale di betonaggio | IMP MEC 05 |
| <u>Realizzazione degli impianti idrico e fognario:</u> | |
| - esecuzione di scavi a sezione obbligata | ORG CAN 29 |
| - posa di tubazioni, pozzetti, serbatoi e vasche | ORG CAN 27 |
| - allacciamenti | ORG CAN 13 |
| - esecuzione dei rinterri | ORG CAN 24 |
| <u>Predisposizione e montaggio impianti di cantiere:</u> | |
| - impianto di ventilazione | GAL INS 01 |
| - gruppo elettrogeno di emergenza | ORG CAN 19 |

| | |
|---|------------|
| - scavi in trincea | MOV TER 05 |
| - esecuzione scavi a sezione obbligata | ORG CAN 29 |
| - posizionamento cavi e linee di alimentazione | ORG CAN 10 |
| - impianti alimentazione e distribuzione elettrica | ORG CAN 02 |
| - allacciamento quadri elettrici di distribuzione | ORG CAN 09 |
| - esecuzione impianto di terra | ORG CAN 11 |
| - esecuzione impianto contro le scariche atmosferiche | ORG CAN 12 |
| - esecuzione rinterrati | MOV TER 08 |
| <u>Allestimento aree di stoccaggio materiali:</u> | |
| - delimitazione aree | ORG CAN 04 |
| <u>Approvvigionamento materiali:</u> | |
| - trasporto su gomma | ORG CAN 17 |
| - scarico mediante braccio meccanico | ORG CAN 16 |
| <u>Delimitazione aree di lavorazione:</u> | |
| - posa tondini di sostegno | ORG CAN 22 |
| - posa recinzione in plastica | ORG CAN 04 |

Al termine dei lavori, per quanto riguarda lo smobilizzo dei cantieri ed il ripristino delle aree interessate, saranno eseguite le seguenti attività:

| | |
|--|------------|
| <u>Smobilizzo delle aree di cantiere:</u> | |
| - rimozione baraccamenti | SMO CAN 04 |
| - rimozione impianti | SMO CAN 06 |
| - rimozione attrezzature di cantiere | SMO CAN 02 |
| - smontaggio macchine | SMO CAN 02 |
| - rimozione della recinzione | SMO CAN 03 |
| - allontanamento dei materiali | ORG CAN 17 |
| <u>Ripristino morfologico, idraulico e vegetazionale di tutte le aree di cantiere:</u> | |
| - sistemazione del terreno | VER SIS 01 |
| - modellamento del terreno | VER SIS 03 |
| - rimozione recinzione | SMO CAN 03 |
| - carico materiale/attrezzature su camion | SMO CAN 05 |

Rischi prevedibili

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 43 di 397 |

Rischi prevedibili e conseguenti a:

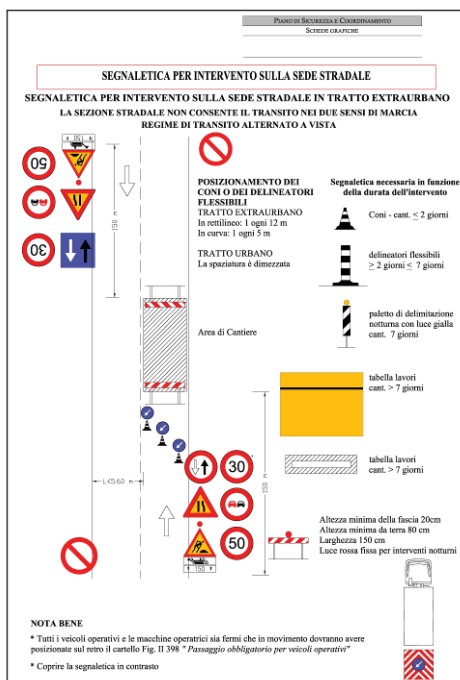
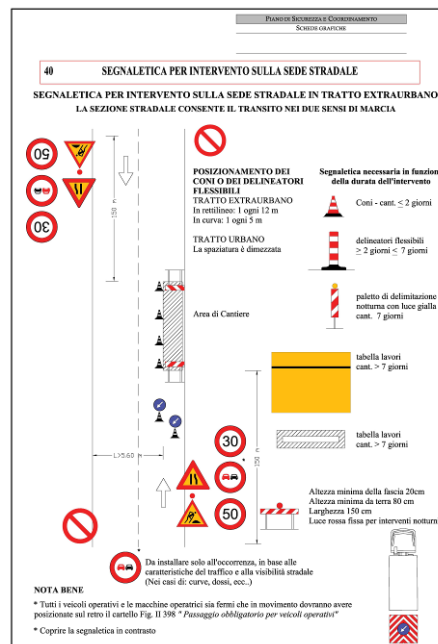
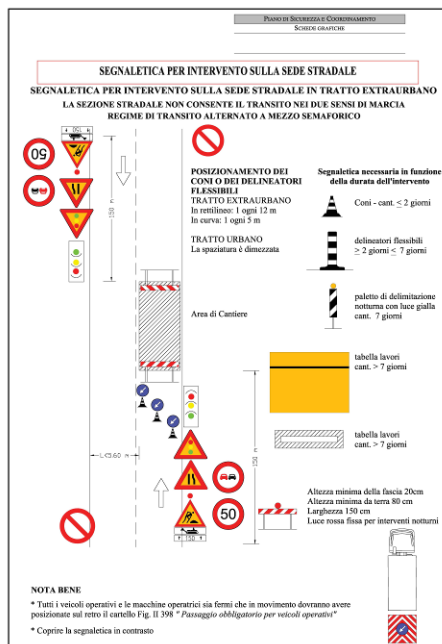
- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Per i requisiti e le caratteristiche dei baraccamenti, delle recinzioni e degli impianti tecnologici, si faccia riferimento rispettivamente, al paragrafo “*Caratteristiche dei servizi igienico assistenziali*” e al paragrafo “*Impianti tecnologici*”, della Sezione Generale.
- Vigilare costantemente l'accesso al cantiere impedendo l'entrata di persone non addette ai lavori.
- Coordinare gli interventi degli addetti alle diverse lavorazioni assicurando spazi e viabilità sufficienti a consentire le manovre e i comandi necessari.
- Durante le attività di realizzazione delle gallerie, strettamente adiacenti alle aree tecniche installate a loro supporto, dovranno essere effettuati monitoraggi per la verifica di eventuali movimenti (scivolamenti) dei versanti al fine di preservare le aree stesse sottostanti.
- Le aree di cantiere dovranno essere preventivamente picchettate e delimitate e, successivamente, segregate con le recinzioni prescritte per impedire l'accesso ai non addetti ai lavori.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 44 di 397 |

- L'Appaltatore dovrà prendere tutte le precauzioni possibili, nella scelta del tipo di impianto di betonaggio, e nelle modalità di installazione, per prevenire il fenomeno di diffusione delle polveri
- L'area della centrale di betonaggio dovrà comunque essere delimitata con teli antipolvere per limitarne la diffusione nell'intorno del cantiere
- All'esterno del cantiere dovrà essere disposta segnaletica conforme a quanto prevede il Codice della Strada ed indicante la presenza del cantiere, il transito dei mezzi di lavoro ed il divieto di accesso ai non addetti.
- All'esterno dei cantieri su viabilità pubblica, la segnaletica di cui sopra dovrà inoltre essere conforme a quanto prevede il Codice della Strada
- Per raggiungere le aree di lavoro in alcuni casi sarà necessario realizzare Piste di cantiere; queste piste dovranno avere pendenze non superiori al 15% e ove possibile (laddove siano previsti maggiori flussi di mezzi o maggiore durata dei lavori) dovranno essere pavimentate con manto stradale. In alternativa dovrà essere realizzata con stabilizzato di cava e si dovrà procedere alla periodica bagnatura per evitare lo spargimento di polveri.
- Le piste di cantiere ubicate a mezza costa dovranno essere protette sul lato a valle con posa di guard-rail per evitare lo svio di mezzi d'opera.
- Le aree di lavoro in prossimità di corsi d'acqua, dovranno essere precedute dalla posa di delimitazioni di sicurezza delle tipologie prescritte, al fine di prevenire la caduta negli stessi
- Eventuali aree di lavorazione poste lungo i binari in esercizio (<140Km/h) verranno delimitate con rete plastica stampata sostenuta da ferri tondi infissi nel terreno, ed irrigidita mediante due tavole in legno fermate alla sommità e al piede dei ferri stessi al fine di aumentarne la resistenza. Tale delimitazione dovrà essere posta a non meno di 1.50m dal filo esterno della rotaia più vicina, in funzione della velocità dei treni in transito, e vi dovranno essere apposti, al massimo ogni 20m, cartelli monitori recanti la scritta: "ATTENZIONE TRENI IN TRANSITO – DIVIETO ASSOLUTO DI ATTRAVERSARE I BINARI"
- Le aree di lavoro limitrofe alla viabilità esistente, dovranno essere preventivamente protette mediante posa di new jersey di tipo stradale, e la presenza del cantiere dovrà essere segnalata con le modalità dettate dal D. Lgs. 285/92 art. 21 e dal D.P.R. 495/92 artt.30-31 (nuovo codice della strada); le maestranze impegnate in queste aree dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.



- Eventuali attraversamenti di mezzi e uomini della viabilità per raggiungere le aree di lavoro, o le aree tecniche, dovrà avvenire in appositi attraversamenti segnalati con cartellonistica e segnaletica orizzontale, nonché eventuale presenza di addetti muniti di indumenti ad alta visibilità per segnalare le operazioni di attraversamento agli automobilisti.
- L'appaltatore in fase di progettazione esecutiva dovrà elaborare progetto di dettaglio della cantierizzazione, collegato all'evoluzione delle fasi operative, con particolare attenzione alla organizzazione della viabilità di accesso ai campi base e le aree tecniche, relativamente allo scavalco della linea ferroviaria in esercizio, della trincea e delle rampe di collegamento.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 46 di 397 |

- Durante la delimitazione preventiva e lo smobilizzo dei cantieri e delle aree di lavorazione lungo linea, limitatamente all'estesa prospiciente binari in esercizio, si dovrà operare in regime di liberazione del binario su avvistamento, con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Tutte le attività di movimentazione per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro attraversando i binari, dovranno avvenire in regime di Interruzione della circolazione, con modalità preventivamente concordate con la Direzione Lavori e con D.C.I. di RFI e tali da garantire il rispetto delle IPC
- Le squadre che opereranno lungo linea dovranno indossare giubbetti ad alta visibilità, atti a diversificare il personale addetto alle lavorazioni dal personale addetto alla protezione cantiere. In particolare, si adotterà il colore giallo per il personale di scorta ed il colore arancione per le maestranze. Tale misura consentirà agli operatori di individuare con chiarezza e con maggiore immediatezza le indicazioni impartite dal personale di scorta. La distinzione dei colori, così come prescritta, segue un criterio non formalizzato, ma usualmente applicato nell'ambito dei lavori ferroviari. Le calzature dovranno essere del tipo a slacciamento rapido e il casco di protezione dovrà essere indossato sempre e comunque anche se apparentemente non risulti presente il rischio di caduta oggetti dall'alto.
- I transiti e le lavorazioni effettuati mediante carrelli ferroviari e autorizzati da RFI, dovranno essere coordinati da un lavoratore che dovrà verificare che non vi siano maestranze impegnate in operazioni in aree limitrofe.
- I transiti a mezzo di carrelli ferroviari dovranno essere regolamentati da RFI e svolti seguendo le Istruzioni per la Circolazione dei Carrelli ed il personale a questo adibito dovrà essere messo a conoscenza dei dati relativi alle tratte di binario interessati dalla circolazione (pendenze, gradi di frenatura ecc.).
- Tutti i sottoservizi interferenti con le attività dei cantieri saranno risolti a cura e spese dell'Appaltatore previo accordo con gli Enti Terzi interessati.
- Prima dell'esecuzione dei lavori, l'Appaltatore dovrà accertarsi preventivamente dell'esistenza di eventuali interferenze con sottoservizi non censiti dal progetto e, nel caso di nuovi rilevamenti, dovrà tempestivamente avvisare la DIREZIONE LAVORI
- Verranno quindi concordate le metodologie di risoluzione con la DIREZIONE LAVORI e gli Enti Terzi interessati
- L'Appaltatore dovrà proteggere, mediante opportuni interventi, i sottoservizi presenti nelle aree di cantiere, secondo le indicazioni di progetto e le disposizioni della DIREZIONE LAVORI;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 47 di 397 |

eventuali danni e/o interruzioni dell'esercizio sono da addebitarsi all'Appaltatore e, ove prevedibile, debbono essere comunicate tempestivamente alla DIREZIONE LAVORI.

- L'allacciamento degli impianti di cantiere alle reti pubbliche, dovrà essere eseguito previa autorizzazione degli enti competenti. L'Appaltatore dovrà accordarsi con gli Enti Gestori per l'esecuzione degli interventi di loro competenza
- Le manovre dei mezzi di cantiere in ingresso/uscita sulla viabilità pubblica dovranno essere coordinate da un preposto.
- Gli eventuali lavori di movimentazione di terre, necessari per la sistemazione di aree di cantiere, andranno preceduti dalla bagnatura delle superfici, per limitare il sollevamento di polveri
- Eventuali aree di stoccaggio destinate all'accumulo di materiali potenzialmente inquinanti, provenienti dagli impianti esistenti smantellati, dovranno essere opportunamente impermeabilizzate onde evitare percolazioni nel suolo.
- Sarà cura dell'Appaltatore predisporre, nelle aree di cantiere, personale, mezzi e segnaletica per la gestione delle situazioni di emergenza.
- Le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto, dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC (ml 1,00 per linee elettriche fino a 25 KV e ml 3,00 per linee elettriche fino a 220KV, laddove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191, mentre all'esterno delle aree ferroviarie si applica il D.Lgs. 81/08 con le seguenti distanze minime: 3 m per linee elettriche sino a 1 KV, 3,5 m. sino a 15 KV, 5 m. sino a 132 KV e 7 m per tensioni sino a 380 KV).
- In base all'art.117 del D. Lgs. 81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.

- Ove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191, tutte le lavorazioni da svolgere a meno di 1.00 m da conduttori in tensione dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Durante la movimentazione dei materiali, nessun operatore dovrà sostare al di sotto dei carichi sospesi.
- Le lavorazioni che verranno effettuate in ambienti esterni dove l'illuminazione naturale non rispetti le indicazioni della norma UNI EN 12464-2 di seguito riportate, si dovrà provvedere ad una illuminazione artificiale che ne garantisca i valori prescritti.

| Tipo di zona, compito o attività | E_m^1 lx | U_o^2 | GR_L^3 | R_a^4 |
|---|---------------|---------|----------|---------|
| Sgombero, scavo e carico | 20 | 0,25 | 55 | 20 |
| Area di costruzione, installazione delle condutture fognarie, trasporto, compiti ausiliari e di immagazzinamento | 50 | 0,40 | 50 | 20 |
| Montaggio degli elementi di una intelaiatura, armatura leggera di una intelaiatura, montaggio di intelaiatura e cassafornie di legno, condutture elettriche e cablaggio | 100 | 0,40 | 45 | 40 |
| Elementi di raccordo elettrico impegnativi, montaggio condutture, tubazioni e macchine | 200 | 0,50 | 45 | 40 |

UNI EN 12464-2 - Requisiti di illuminazione per zone, compiti ed attività nei cantieri edili

- Sono da evitare lunghi periodi di esposizione ai rumori predisponendo un programma di turnazioni degli addetti nelle fasi di lavoro. In ogni caso gli addetti dovranno sempre utilizzare i DPI appropriati al tipo di lavorazione (otoprotettori).
- Durante il periodo di permanenza del cantiere dovranno essere impiegate pompe o eiettori, per allontanare le eventuali perdite d'acqua presenti nella galleria, in modo da eliminare il ristagno dell'acqua ed evitare o deviare lo stillicidio dalla calotta e dalle pareti.

Per le eventuali attività di rimozione rifiuti da svolgersi, l'Impresa esecutrice dovrà procedere rispettando quanto previsto D.lgs. 81/08 in merito ad *esposizione a sostanze pericolose* (Titolo IX), attenendosi, in termini di caratterizzazione dei rifiuti, alle risultanze delle analisi condotte durante la fase operativa. Durante tali attività le aree dovranno essere delimitate in modo da evitare la presenza di personale non addetto.

Per i rischi, le misure di prevenzione e le istruzioni per gli addetti, si faccia riferimento al Capitolo 2 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 2.2.2 "Rischi Chimico", 2.2.3 "Rischio Cancerogeno", 2.2.4 "Rischio Biologico".

¹ E_m = illuminamento medio mantenuto
² U_o = uniformità di illuminamento
³ GR_L = limite dell'indice di abbagliamento
⁴ R_m = minima resa di colore

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 49 di 397 |

L'eventuale rimozione del terreno con presenza di amianto dovrà essere svolta da una ditta specializzata in categoria 10 come previsto dal D.lgs. 81/08. Si procederà a segregare l'area in modo da consentire l'attività alla solo impresa ed evitando esposizioni verso terzi.

Per diminuire l'esposizione in queste fasi si procederà alla bagnatura sistematica del terreno.

Sarà cura del CSP di progetto esecutivo dare ulteriore determinazione sulle prescrizioni di sicurezza da adottare in base al maggior dettaglio determinato dal livello progettuale.

- Qualora occorra provvedere allo stoccaggio di sostanze pericolose, il Responsabile del cantiere, di concerto con il Direttore dei Lavori e con il Coordinatore per la Sicurezza in fase di esecuzione, provvederà ad individuare un'area adeguata. Tale area dovrà essere recintata e posta lontano dai baraccamenti e dalla viabilità di transito dei mezzi di cantiere; essa dovrà inoltre essere segnalata con cartelli di pericolo indicanti il tipo di sostanze presenti.

Lo stoccaggio e la gestione di tali sostanze dovranno rispettare previsti dal PAC al fine di proteggere il sito da potenziali agenti inquinanti. Le sostanze pericolose dovranno essere contenute in contenitori non danneggiati, per evitare qualsiasi esposizione, questi dovranno essere collocati su un basamento in calcestruzzo o comunque su un'area pavimentata e protetti da una tettoia.

- La movimentazione dei materiali destinati o provenienti dai cantieri dovrà avvenire utilizzando i percorsi riportati negli elaborati di progetto della cantierizzazione; eventuali variazioni di percorso e/o numero di transiti dovranno essere concordati con la Direzione Lavori e con gli enti competenti.
- Qualora nel trasporto dei materiali dai luoghi di produzione e/o stoccaggio alle sedi delle lavorazioni si provochino depositi o imbrattamento dei percorsi viari, questi andranno rimossi tempestivamente a cura dell'Appaltatore
- L'Appaltatore dovrà utilizzare macchine ed attrezzature necessarie alla costruzione rispondenti alle seguenti Direttive: D.Lgs 81/2008, D.Lgs n. 17 del 27 Gennaio 2010 (Direttiva macchine 2006/42/CE), Norme CEI;
- Si precisa che l'esecuzione di lavorazioni disturbanti e l'impiego di macchinari rumorosi saranno svolti, di norma, dalle ore 8:00 alle ore 13:00 e dalle ore 15:00 alle ore 19:00.
- L'Appaltatore dovrà dotare le aree di stoccaggio dei materiali e la viabilità interna al cantiere di impianti di innaffiamento per abbattere le polveri originate dalla movimentazione dei materiali e dal traffico dei mezzi operativi. Le piste di servizio dovranno inoltre essere mantenute costantemente in buono stato per abbattere le polveri dovute al traffico dei mezzi di cantiere. I mezzi di trasporto adibiti alle movimentazioni di terre, materiali ed attrezzature, in cantiere,

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 50 di 397 |

dovranno essere idonei e, di volta in volta coperti da un telone steso sul carico, per impedire il sollevamento e la successiva dispersione delle polveri;

- L'Appaltatore dovrà predisporre delle aree di accumulo delle terre provenienti dagli scavi da riutilizzare per rinterri, riempimenti e rimodellazioni del terreno, e aree di accumulo per il terreno vegetale proveniente dallo scotico che dovrà essere riutilizzato nelle sistemazioni a verde nelle opere previste anche in altri lotti costruttivi. Nei cantieri ove previsto l'Appaltatore dovrà inoltre predisporre aree di accumulo temporaneo delle terre provenienti dagli scavi non riutilizzabili e dai materiali di risulta da avviare a discarica delle terre.
- Sulla viabilità pubblica dovrà essere apposta idonea segnaletica che indichi la presenza del cantiere ed il transito dei mezzi, la chiusura al traffico della viabilità carrabile e pedonale e le indicazioni sulla viabilità alternativa.
- Alla fine di ogni turno di lavoro si dovrà verificare la rimozione di tutte le attrezzature ed i materiali che ingombrino la sagoma viaria, e che possano costituire intralcio e pericolo alla circolazione stradale.
- Sarà cura dell'Appaltatore nominare un preposto che coordini i transiti in ingresso ed uscita dalle aree di cantiere dei mezzi d'opera utilizzati per il trasporto a discarica dei materiali di risulta, che si immettono nella pubblica viabilità, al fine di non creare situazioni di pericolo con la viabilità pubblica carrabile e pedonale.
- Prima di procedere al posizionamento dei macchinari l'Appaltatore dovrà verificare mediante sopralluoghi e, dove necessario, mediante prove di carico, l'effettiva portanza e compattezza del terreno. In ogni caso si dovranno prevedere degli stabilizzatori degli automezzi e, dove fosse necessario, delle piastre metalliche per ripartire il carico e le sollecitazioni su una superficie più ampia.
- In tutte le posizioni sopraelevate (> 2.00 metri) non protette, i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso
- Attività particolarmente polverose dovranno essere svolte mediante l'utilizzo di teli antipolvere; inoltre si dovrà prevedere la bagnatura dei detriti in modo che non si abbia formazione di polveri.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 51 di 397 |

3.8 INTERVENTO I_03 – RISOLUZIONI INTERFERENZE SOTTOSERVIZI ESISTENTI E DEMOLIZIONI

Interferenze con i sottoservizi esistenti

Nel corso della progettazione è stata svolta un'attività di censimento dei sottoservizi potenzialmente interferenti con le opere in progetto.

Come prima attività, ai fini della corretta progettazione delle opere è stato necessario individuare la presenza e la tipologia dei sottoservizi posti parallelamente o in attraversamento all'intervento ferroviario. Trattandosi di un intervento da realizzare sulla Tratta Palermo – Catania e sulla Tratta Catania - Siracusa, sono state richieste a Ferservizi le convenzioni già stipulate con Enti gestori di sottoservizi presenti sulla prima tratta dalla pk 230+000 alla pk 236+074 e sulla seconda tratta dalla pk 233+615 alla pk 237+728.

Successivamente, sulla base delle convenzioni di cui sopra, sono state inviate agli enti territorialmente competenti delle comunicazioni PEC con allegato il progetto dell'intervento. Nella stessa comunicazione si è richiesta la conferma e/o comunicazione dei sottoservizi potenzialmente interferenti e di dettagli ai fini della loro risoluzione, comunicando, tra l'altro, i nominativi dei referenti da contattare per la parte tecnica.

Si fa presente che i sottoservizi, riscontrati sulla tratta Palermo – Catania, sono anche riportati nella relazione descrittiva (con schede) – censimento sottoservizi redatta dalla U.O. Produzione infrastrutture SUD – cod. RS0K 10 D 26 RG SI0000 001 rev. A relativa al progetto di Raddoppio della Tratta Bicocca – Catenanuova nel tratto dalla pk. 34+193 alla pk. 37+426 con le schede dalla 144 alla scheda 168.

Per l'elenco dei sottoservizi già convenzionati ed i sottoservizi segnalati dagli enti sulla linea ferroviaria, si rimanda al Dossier Censimento delle Interferenze – RS3H00D53SHSI0000001A. Nello stesso documento si riportano anche i sottoservizi interferenti con le viabilità oltre che specifiche “Schede interferenze” in cui si individuano indicativamente i seguenti dati principali per ciascuna interferenza:

- ✓ codice di numerazione;
- ✓ tipologia (elettrdotto, acquedotto, ecc.);
- ✓ ente gestore;
- ✓ progressiva d'interferenza con l'infrastruttura in progetto;
- ✓ eventuali note;
- ✓ fotografie;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 52 di 397 |

✓ convenzione.

Il censimento non deve intendersi esaustivo, non potendo escludere che l'informazione ricevuta dagli Enti Terzi coinvolti sia incompleta.

Per i progetti di risoluzione delle interferenze si rimanda agli specifici elaborati.

Per l'intervento di risoluzione dei sottoservizi interferenti per tutte le opere interessate dall'Appalto sono, in generale, prevedibili scavi, distacchi delle reti attive, posa in opera di nuove tubazioni, allacciamenti e riattivazione della rete interessata dall'intervento. In ogni caso, preventivamente allo spostamento dei sottoservizi, sarà necessario verificare l'effettiva quota delle condotte esistenti.

Si precisa che l'individuazione di tali reti dovrà essere effettuata in presenza di personale dell'Ente che gestisce detti impianti, con il quale dovranno essere concordate le modalità operative. Saranno a carico dell'Appaltatore le opere di spostamento, previo sezionamento delle reti effettuato invece dall'Ente fornitore.

Tali aspetti dovranno essere oggetto di riunioni di coordinamento indette dal CSE nelle quali saranno verbalizzate le misure di sicurezza da attuare.

Eseguite le opere civili di competenza dell'Appaltatore, l'interruzione dell'erogazione, l'allacciamento e la ripresa della fornitura sarà a cura degli Enti gestori.

I principali rischi connessi con queste lavorazioni sono quelli di elettrocuzione e folgorazione per contatto con elementi in tensione, di investimento da parte dei macchinari utilizzati e, limitatamente alle aree di lavorazione limitrofe a linee in esercizio, di investimento da treni in transito.

Per un riscontro puntuale si faccia riferimento alle planimetrie di progetto definitivo con l'individuazione delle interferenze. Queste, in termini di sicurezza, dovranno essere risolte anche allo scopo di non esportare rischi da e verso il cantiere. Le lavorazioni di risoluzione delle interferenze dovranno pertanto aver luogo prima che si proceda a realizzare la parte d'opera interferente oggetto del presente appalto.

In sede di progetto esecutivo si dovrà dare un ulteriore dettaglio e contestualizzare risoluzioni delle interferenze in base a quanto determinato dal programma dei lavori.

Le attività di risoluzione delle interferenze direttamente eseguite nell'ambito dell'appalto vengono trattate in termini di prescrizione dal presente PSC. La presenza di altri appalti contemporanei per la risoluzione delle interferenze non trova in questa fase progettuale una chiara definizione,

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 53 di 397 |

pertanto in sede di progetto esecutivo il CSP dovrà dare ulteriore definizione degli aspetti da cui possano riscontrarsi rischi interferenziali e le relative prescrizioni di sicurezza.

Prima dell'inizio dei lavori l'Appaltatore dovrà verificare la completezza dei sottoservizi rilevati e gli esatti tracciati. Dovrà essere constatata con la DL la effettiva situazione e la validità degli elaborati riportanti tali interferenze e richiedere il loro spostamento nel caso in cui si abbia una incompatibilità con l'opera in esecuzione o le lavorazioni ad esse connesse. Sarà cura inoltre dell'Appaltatore interfacciarsi con gli Enti Gestori per il tramite del DL allo scopo della risoluzione delle interferenze a loro carico. Qualora sussistano criticità, l'Impresa Affidataria potrà richiedere una verifica aggiornata delle reti interferenti, per il tramite di Italferr nelle figure del DL e CSE, alla Committenza e agli Enti Gestori.

Analisi delle attività lavorative risoluzioni interferenze con Enti

Per le attività di risoluzione delle interferenze sarà cura del CSP di progetto esecutivo aggiornare il PSC ed inserire ulteriori prescrizioni al fine di coordinare le attività eventualmente contemporanee.

Oltre a quanto indicato, dall'ambiente esterno le criticità per l'attività di cantiere possono essere riconducibili anche a:

- Presenza del traffico stradale;
- Presenza di corsi d'acqua;
- Avverse situazioni atmosferiche (nebbia, temperature rigide in inverno, forti venti, irraggiamento solare nel periodo estivo, ecc.).

Per tutte le attività va sempre considerata anche *l'interferenza con l'esercizio ferroviario*.

Nelle aree ferroviarie i maggiori fattori di rischio per le attività di cantiere che derivano sia dell'infrastruttura stessa che dall'esercizio, possono riassumersi come segue:

- Circolazione treni e presenza di mezzi d'opera su rotaia per manutenzione alla sovrastruttura ferroviaria;
- Presenza di altri impianti quali:
 - Impianti elettrici in genere a servizio dell'esercizio ferroviario,
 - Impianti idrici, gas, ecc., a vista e/o interrati, accessori al servizio ferroviario ovvero di Enti Gestori esterni,
 - Impianti di sollevamento, impianti termici, impianti gas, impianti a pressione;
 - Presenza di depositi di prodotti pericolosi, combustibili, gas, di aree a rischio esplosione;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 54 di 397 |

- Presenza di rifiuti di vario tipo non riferiti all'oggetto contrattuale (carcasse ed escrementi di animali, fusti esauriti, siringhe, ecc.);
- Attività di:
 - Imprese operanti in aree di proprietà di RFI con propria attività ovvero per conto di società del Gruppo FS;
 - Personale addetto alla circolazione dei treni ed all'attività di trasporto (personale viaggiante)

Queste interferenze verranno gestite in termini di organizzazione e di coordinamento di concerto con il Gestore dell'Infrastruttura che risulta, anche durante le attività di cantiere, responsabile della verifica della persistenza sull'infrastruttura ferroviaria delle condizioni atte a garantire la circolazione dei treni in sicurezza, del suo mantenimento in efficienza e della necessaria attività di vigilanza e di controllo del suo stato. Il Gestore deve adottare tutte le misure necessarie a garantire la sicurezza della circolazione dei treni nella parte di infrastruttura ferroviaria rimasta in esercizio, comprese le misure relative alla informazione e formazione di tutte le persone comunque coinvolte riguardo ai pericoli che possono essere arrecati alla circolazione dei treni.

In rispondenza a tutto questo si prescrive l'obbligo di rispetto delle IPC per gestire quelle che sono le interferenze da e verso l'esercizio ferroviario, come riportato di seguito nel presente documento e nella Sezione Generale del PSC.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione dell'intervento avverrà presumibilmente secondo le fasi operative descritte nel seguito, per ciascuna delle quali si elencano i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel Volume II del presente PSC, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi alle suddette fasi.

| Attività propedeutiche alla risoluzione interferenze sottoservizi | |
|--|--------------------------|
| Delimitazione area operativa | <i>ORG CAN 03</i> |
| Scavo e scoticamento superficiale | <i>MOV TER 14</i> |
| Carico e scarico macchine operatrici da autocarro | <i>ORG CAN 09</i> |
| Accesso agli scavi per addetti e mezzi | <i>MOV TER 03</i> |
| Scavi manuali | <i>MOV TER 04</i> |
| Scavo a sezione obbligata | <i>MOV TER 05</i> |
| Posa armature scavo | <i>MOV TER 06</i> |
| Delimitazione e protezione degli scavi | <i>MOV TER 13</i> |

| | |
|--|-------------------|
| Aggottamento acque | MOV TER 15 |
| Stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| Allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| Realizzazione tubazioni, pozzetti e canalette | |
| Posa di tubazioni, pozzetti e canalette | OP IDR 02 |
| Opere di allacciamento | OP IDR 05 |
| Sigillatura giunti | OP IDR 04 |
| Prove di tenuta idraulica | OP IDR 06 |
| Rinterro manuale/con macchine operatrici | MOV TER 08 |
| Scavo a sezione obbligata | MOV TER 05 |
| Stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |

Rischi particolari

- rischio biologico nelle operazioni di scavo e allaccio
- rischio dovuto alla vicinanza della linea ferroviaria in esercizio nelle operazioni di attraversamento (sottopassi realizzati a spinta)
- rischio investimento mezzo rotabile
- rischio investimento da autoveicoli nei lavori su sede stradale
- rischio caduta nel pozzo di spinta e nei pozzetti tecnici
- rischio investimento da autoveicoli nei lavori su sede stradale (strada vicinale)
- rischio caduta nel pozzo nella fase di allaccio della nuova condotta
- rischio di annegamento dovuto alla vicinanza del fiume/canale
- presenza linea elettrica aerea ed interrata

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Per i rischi, le misure di prevenzione e le istruzioni per gli addetti di reti di servizi rilevate e rilevabili, si faccia riferimento alla Sezione Generale, in particolare ai paragrafi “*Rischi dovuti alla presenza di reti di servizi*”, “*Elettrocuzione, folgorazione*”, “*Reti di gas*”, “*Reti dell’acqua*”, nonché al paragrafo “*Rischio biologico*”;
- per i rischi e le modalità operative derivanti dall’esecuzione di scavi, si faccia riferimento alla Sezione Generale, in particolare al paragrafo “*Seppellimento e sprofondamento*” e “*Lavori di sbancamento e movimento terra*”;
- si dovrà procedere alla stesura di un protocollo operativo con gli Enti gestori del servizio ed intervenire secondo modalità che prevedono almeno l’identificazione dei soggetti operativi

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 56 di 397 |

responsabili per la sicurezza, le rispettive competenze, i tempi e le aree di intervento dei diversi soggetti e le procedure per la gestione delle emergenze;

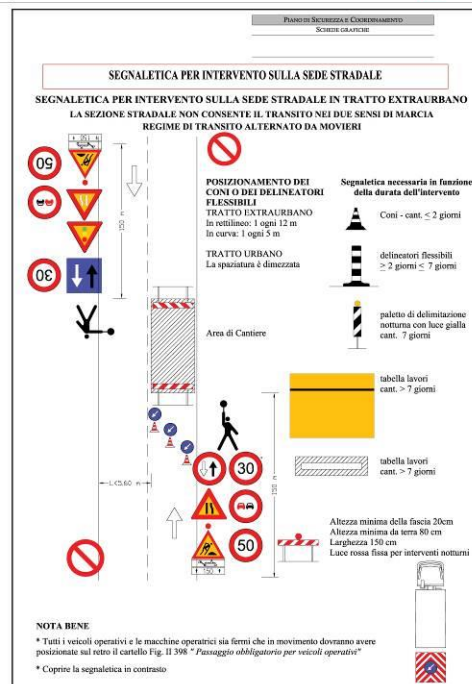
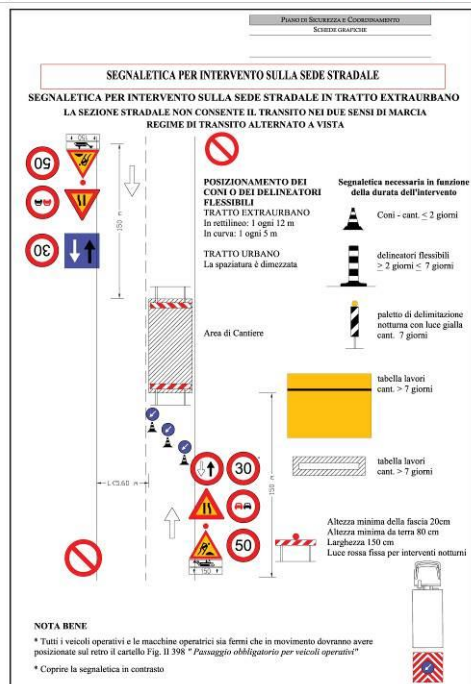
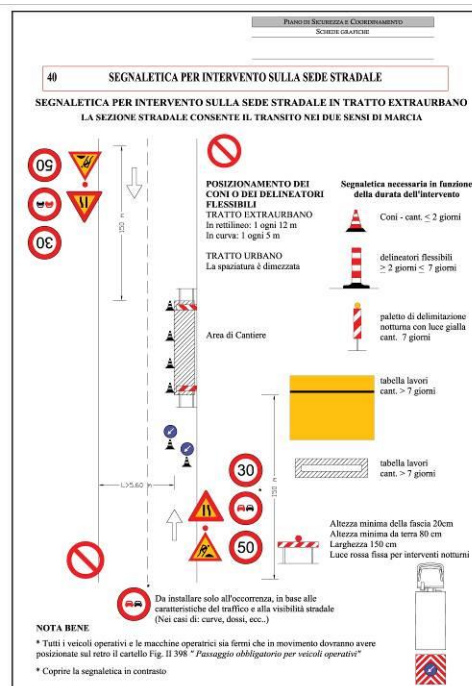
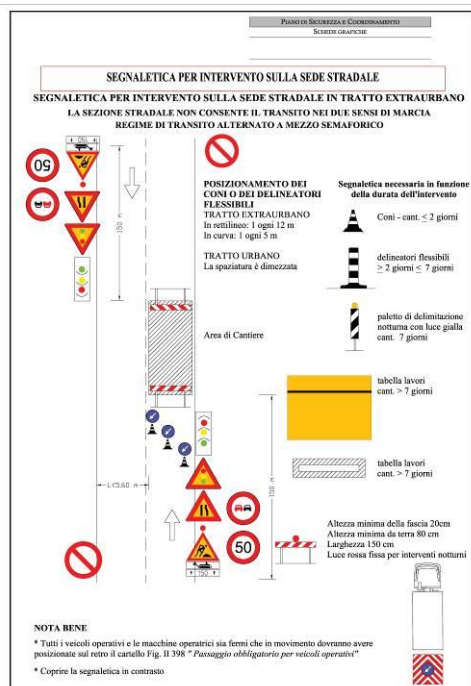
- ogni intervento sulle reti esistenti dovrà avvenire previo sezionamento da eseguire a monte dei punti interessati. Di ciò dovrà essere fornita idonea formale documentazione da conservare in cantiere, prima di iniziare i lavori;
- sarà cura dell'Appaltatore verificare preventivamente presso i responsabili RFI o gli Enti gestori, l'esatto posizionamento e/o la presenza di ulteriori reti interrato od aeree costituenti interferenza con la realizzazione delle opere previste in progetto;
- i lavori previsti sui siti di interferenza, potranno iniziare solo dopo la risoluzione delle interferenze con i sottoservizi;
- gli impianti e gli apparecchi in pressione dovranno essere dotati di targhe indicanti i dati caratteristici nonché di libretti matricolati rilasciati dall'ente preposto in fase di costruzione o dopo il collaudo. Gli apparecchi a pressione oltre i 25 l sono soggetti a collaudo, mentre quelli oltre i 500 l sono soggetti a verifiche periodiche ASL;
- sul ciglio dello scavo per la realizzazione dell'eventuale pozzo dovrà essere presente un parapetto realizzato con corrente inferiore, intermedio e superiore (altezza totale 1,10 m), nonché cartelli segnaletici che indichino inequivocabilmente il rischio di caduta nel vuoto ed il conseguente divieto di oltrepassare la delimitazione;
- particolare attenzione dovrà essere prestata agli elementi in tensione rispettando le distanze di sicurezza determinate dal D. Lgs. 81/08. In particolare, la distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti e comunque la distanza di sicurezza non deve essere inferiore ai limiti di cui all'allegato IX del D. Lgs. 81/08 o a quelli risultanti dall'applicazione delle pertinenti norme tecniche e dalle norme per il personale addetto;
- tutto il materiale di risulta delle demolizioni deve essere prontamente allontanato, tenendo presente che anche durante le operazioni di carico dei materiali da portare a discarica è assolutamente da evitare la formazione di polveri; i materiali raccolti a terra saranno frantumati nelle fasi di interruzione delle attività dell'escavatore, raccolti e, se non riutilizzati, caricati su autocarri e portati a discarica, selezionando di volta in volta i rifiuti speciali dai restanti materiali;
- le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto, dovranno avvenire con le seguenti distanze minime: (tabella 1 dell'Allegato IX):

| Un ⁵ (kV) | D (m) |
|----------------------|-------|
| ≤ 1 | 3 |
| 1 < Un ≤ 30 | 3,5 |
| 30 < Un ≤ 132 | 5 |
| >132 | 7 |

Tabella 3-1 Distanze di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali movimentati, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche

- in base all'art. 117 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i., quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - tenere in permanenza persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza;
- la distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti, o scariche pericolose per le persone, tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.
- Sarà cura dell'Appaltatore verificare preventivamente presso i responsabili RFI o gli Enti gestori, l'esatto posizionamento e/o la presenza di ulteriori reti interrato od aeree costituenti interferenza con la realizzazione delle opere previste in progetto.
- Nel caso in cui le lavorazioni siano svolte in prossimità di cavi aerei, durante tutte le fasi lavorative si dovrà garantire le distanze di sicurezza dai cavi in tensione.
- Nella fase di allaccio delle nuove condotte (collettori fognari) è presente il rischio biologico; pertanto gli addetti dovranno essere tutti provvisti di idonei DPI consistenti, come minimo di guanti, mascherina, occhiali, gambali e preferibilmente indumenti speciali (usa e getta); durante tali lavorazioni si prescrive il divieto assoluto di mangiare, bere o fumare e di usare fiamme libere.
- Le aree di lavoro su sede stradale dovranno essere segnalate come prescritto dal Nuovo Codice della Strada e dovranno essere protette contro il rischio di investimento delle maestranze, mediante l'installazione di barriere new jersey in cls di tipo stradale opportunamente collocate.

⁵ Un = tensione nominale



- Eventuali parzializzazioni delle carreggiate o inibizioni della viabilità dovranno essere concordate con gli enti preposti quali comuni e polizia municipale adottando opportuna segnalazione stradale o eventualmente divieto di accesso alla viabilità interclusa. Per la possibile presenza contemporanea di mezzi d'opera sulla viabilità pubblica prossima al cantiere, l'Appaltatore dovrà garantirne la funzionalità sia per quanto riguarda la superficie che per quanto riguarda gli spazi.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 59 di 397 |

- Le aree di lavoro in prossimità di eventuali corsi d'acqua dovranno essere opportunamente protette contro la caduta in acqua mediante posa di delimitazioni o parapetti delle tipologie prescritte.
- Durante i periodi di notevoli precipitazioni piovose, tenuto conto della conformazione del territorio, si dovrà verificare le condizioni di operabilità nelle aree di intervento garantendo se persistono i livelli di sicurezza per le maestranze impegnate durante le loro mansioni e se non vengano meno le misure di sicurezza adottate. In caso contrario si dovranno sospendere le attività lavorative.
- In considerazione delle caratteristiche di eventuali aree di intervento particolarmente esposte al vento, si dovrà monitorare che non vengano meno le misure di sicurezza adottate. In particolare, l'impresa esecutrice dovrà tenerne conto durante la movimentazione dei materiali in quota, l'adozione dei ponteggi, per la controventatura degli apprestamenti adottati per delimitare le aree, l'accatastamento dei materiali nelle aree di stoccaggio e nelle aree operative e per l'eventuale esposizione delle proprie maestranze. Nel momento in cui si dovesse riscontrare, a seguito di una raffica di vento, un'alterazione della caratteristica degli apprestamenti adottati con la perdita delle sue funzionalità di sicurezza, si dovrà sospendere l'attività e provvedere a ristabilire i livelli di sicurezza prescritti.
- Per gli scavi con profondità superiore a 1.50 m, dovranno essere posizionati idonei parapetti 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 e il divieto di oltrepassare la bandella. I parapetti saranno preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.00m.
- Gli impianti e gli apparecchi in pressione dovranno essere dotati di targhe indicanti i dati caratteristici nonché di libretti matricolati rilasciati dall'ente preposto in fase di costruzione o dopo il collaudo.
- Gli apparecchi a pressione oltre i 25 l sono soggetti a collaudo, mentre quelli oltre i 500 l. sono soggetti a verifiche periodiche ASL.
- Sul ciglio degli scavi dovrà essere presente un parapetto realizzato con corrente inferiore, intermedio e superiore (altezza totale 1,10 m), nonché cartelli segnaletici che indichino inequivocabilmente il rischio di caduta nel vuoto ed il conseguente divieto di oltrepassare la delimitazione.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 60 di 397 |

- Durante la realizzazione (eventuale) del pozzo, l'Appaltatore dovrà rendere disponibile un preposto sul ciglio di scavo (in posizione sicura oltre il parapetto), con funzione di coordinamento e collegamento con gli addetti sul fondo scavo; il preposto, nonché gli addetti sul fondo scavo dovranno essere dotati di radio ricetrasmittenti idonee alla comunicazione tra loro e con il personale addetto all'emergenza.
- Per l'eventuale realizzazione dei nuovi manufatti di attraversamento della linea, nei tratti di raddoppio in affiancamento, è prevista mediante la tecnologia a spingitubo o per fasi, disponendo opere provvisorie di sostegno nell'interbinario. Per ogni singola opera di attraversamento dovrà essere previsto il sistema di realizzazione, in relazione all'altezza del piano ferro della linea esistente rispetto all'estradosso del manufatto; in generale dovrà essere preferita, laddove possibile, la spinta dell'intero manufatto al di sotto della linea attuale.
- L'appaltatore, sulla base delle tecniche ed attrezzature prescelte, dovrà indicare, le modalità di ingresso e uscita dagli scavi di maestranze e attrezzature, l'attrezzatura prevista, il metodo di trasporto dello smarino all'esterno degli scavi e da qui sino a scarica.
- Durante le operazioni di calo / sollevamento di materiali e/o attrezzature, sul fondo scavo non dovrà essere presente alcun addetto.

Risoluzione delle interferenze relative alle reti di sottoservizi

- Il tracciato è interessato da diverse interferenze con servizi aerei e interrati di diversi Enti gestori. Laddove non fosse specificamente prevista, la risoluzione delle interferenze segnalate avverrà a cura dei rispettivi Enti gestori. Nella gestione di questi interventi sarà compito del CSE a richiamare tutte le parti coinvolte in specifiche riunioni in modo da definire le tempistiche di intervento ed il coordinamento tra gli stessi. In ogni caso l'interferenza dovrà essere risolta prima dell'esecuzione delle lavorazioni oggetto del presente appalto che la riguarda.
- Particolare attenzione dovrà essere prestata agli elementi in tensione rispettando le distanze di sicurezza determinate dal D.lgs.81/08. In particolare, la distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti e comunque la distanza di sicurezza non deve essere inferiore ai limiti di cui all'allegato IX del D.lgs.81/08 o a quelli risultanti dall'applicazione delle pertinenti norme tecniche e dalle norme per il personale addetto.
- Tutti i sottoservizi dovranno essere segnalati prima dell'avvio delle attività lavorative.
- L'effettiva ubicazione dei sottoservizi dovrà avvenire su indicazione degli Enti gestori.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 61 di 397 |

- Per le reti impiantistiche interferenti, l'Appaltatore, preventivamente alla realizzazione delle lavorazioni di risoluzione, dovrà accordarsi con gli Enti Gestori per l'esecuzione degli interventi di loro competenza, finalizzati alla deviazione temporanea dei sottoservizi ed al mantenimento del servizio; tutte le lavorazioni di spostamento, adeguamento e/o protezione dei sottoservizi interferenti dovranno avvenire in accordo con gli Enti gestori dei sottoservizi stessi.
- L'Appaltatore realizzerà le opere di spostamento di propria competenza e rimuoverà i manufatti dei rami da dismettere previo il sezionamento delle reti effettuato dall'Ente gestore.
- Eseguite le opere civili di competenza dell'Appaltatore, l'interruzione dell'erogazione, l'allacciamento e la ripresa della fornitura sarà a cura degli Enti gestori.
- La bonifica dei siti eventualmente interessati da presenza di fibre di amianto o ceramiche, di lane di vetro o di roccia nocive, dovrà essere effettuata, nel rispetto della normativa vigente, da operatori qualificati e dovrà avvenire preventivamente all'inizio delle demolizioni.
- La concentrazione nell'aria dei luoghi di lavoro di polvere proveniente dall'amianto o dai materiali contenenti amianto deve essere ridotta al minimo e, in ogni caso, al di sotto del valore limite fissato nell'art.254 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i.
- Il numero dei lavoratori esposti, o potenzialmente esposti, alla polvere proveniente dall'amianto o dai materiali contenenti amianto deve essere limitato al minimo possibile.
- I lavoratori esposti devono sempre utilizzare dispositivi di protezione individuale (DPI) delle vie respiratorie, con fattore di protezione operativo adeguato alla concentrazione di amianto nell'aria; la protezione deve essere in ogni caso tale da garantire all'utilizzatore che la stima della concentrazione di amianto nell'aria filtrata, ottenuta dividendo la concentrazione misurata nell'aria ambiente per il fattore di protezione operativo, sia non superiore ad un decimo del valore limite indicato all'art. 254 del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i..
- L'utilizzo dei DPI deve essere intervallato da periodi di riposo adeguati all'impegno fisico richiesto dal lavoro, l'accesso alle aree di riposo deve essere preceduto da idonea decontaminazione.
- I processi lavorativi devono essere concepiti in modo tale da evitare di produrre polvere di amianto o, se ciò non è possibile, da limitarne al massimo l'emissione in aria.
- Tutti i locali e le attrezzature per il trattamento dell'amianto devono poter essere sottoposti a regolare pulizia e manutenzione.
- L'amianto o i materiali che rilasciano polvere di amianto o che contengono amianto devono essere stoccati e trasportati in appositi imballaggi chiusi.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 62 di 397 |

- I rifiuti devono essere raccolti e rimossi dal luogo di lavoro il più presto possibile in appropriati imballaggi chiusi su cui sarà apposta un'etichettatura indicante che contengono amianto; detti rifiuti devono essere successivamente trattati in conformità alla vigente normativa in materia di rifiuti pericolosi.
- Tutto il materiale di risulta delle demolizioni deve essere prontamente allontanato, tenendo presente che anche durante le operazioni di carico dei materiali da portare a discarica è assolutamente da evitare la formazione di polveri; i materiali raccolti a terra saranno frantumati nelle fasi di interruzione delle attività dell'escavatore, raccolti e, se non riutilizzati, caricati su autocarri e portati a discarica, selezionando di volta in volta i rifiuti speciali dai restanti materiali.
- In base all'art. 117 del D. Lgs. 81/08 e s. m. i., quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori
 - posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive
 - tenere in permanenza persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza
 - la distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti, o scariche pericolose per le persone, tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti
- L'esecuzione di lavorazioni disturbanti e l'impiego di macchinari rumorosi in aree limitrofe a zone residenziali saranno svolti, di norma, dalle ore 8:00 alle ore 13:00 e dalle ore 15:00 alle ore 19:00.

Interferenze con l'esercizio ferroviario

- Si avranno interferenze dettate dalla fasizzazione per attivare il nuovo tracciato e contestualmente dismettere la linea storica.
- La realizzazione delle opere oggetto del presente PSC comporterà alcune limitazioni del traffico ferroviario, sotto forma di interruzioni e eventuali rallentamenti, come riportato nell'elaborato progettuale inerente l'analisi delle soggezioni all'esercizio.
- Tutte le lavorazioni avverranno in concomitanza con il normale esercizio ferroviario della linea esistente, quindi, in generale le soluzioni possibili per l'esecuzione delle lavorazioni "interferenti" con quest'ultimo, da concordare preventivamente con il Gestore

dell'Infrastruttura, possono essere a seconda dei casi, l'utilizzo delle I.P.O. della linea, il rallentamento precauzionale della velocità di transito dei convogli, la riduzione del transito degli stessi in alcune fasce orarie e, solo in casi estremi e per periodi limitati, l'interruzione temporanea d'esercizio.

- Per l'esecuzione dei lavori interferenti con l'esercizio ferroviario in via prioritaria devono essere utilizzate le interruzioni diurne e notturne programmate in orario, in base alle fasi di realizzazione riportate nel paragrafo specifico.
- L'intervallo suddetto verrà impiegato ai fini delle attività funzionali all'opera in oggetto, previa preventiva comunicazione e accordo con il Gestore dell'Infrastruttura da parte dell'Impresa Affidataria.
- La necessità di svolgere le attività in interferenza con l'esercizio ferroviario in orario notturno comporta l'adozione di una specifica illuminazione adeguata le diverse lavorazioni che si andranno a svolgere.
- Pertanto, per le lavorazioni che verranno effettuate in ambienti esterni dove l'illuminazione naturale non rispetti le indicazioni della norma UNI EN 12464-2 di seguito riportate, si dovrà provvedere ad una illuminazione artificiale che ne garantisca i valori prescritti.

| Tipo di zona, compito o attività | E_m^6 lx | U_o^7 | GR_L^8 | R_a^9 |
|--|-----------------|---------|----------|---------|
| Sgombero, scavo e carico | 20 | 0,25 | 55 | 20 |
| Area di costruzione, installazione delle condutture fognarie, trasporto, compiti ausiliari e di immagazzinamento | 50 | 0,40 | 50 | 20 |
| Montaggio degli elementi di una intelaiatura, armatura leggera di una intelaiatura, montaggio di intelaiatura e cassaforme di legno, condutture elettriche e cablaggio | 100 | 0,40 | 45 | 40 |
| Elementi di raccordo elettrico impegnativi, montaggio condutture, tubazioni e macchine | 200 | 0,50 | 45 | 40 |

UNI EN 12464-2 - Requisiti di illuminazione per zone, compiti ed attività nei cantieri edili

- Le soggezioni all'esercizio ferroviario previste per la realizzazione di alcune opere in appalto, sono state riportate in uno specifico paragrafo.

Percorsi lungo la linea ferroviaria

- L'Appaltatore dovrà informare il proprio personale, per i lavori da effettuare in affiancamento alla linea ferroviaria in esercizio, sulle corrette modalità di spostamento lungo la linea ferroviaria ed in particolare del tassativo divieto, nel recarsi ai posti di lavoro e nel successivo rientro, di percorrere la sede ferroviaria quando, al di fuori della sede stessa, esistano, in

⁶ E_m = illuminamento medio mantenuto
⁷ U_o = uniformità di illuminamento
⁸ GR_L = limite dell'indice di abbagliamento
⁹ R_m = minima resa di colore

prossimità, strade o viottoli ovvero sia possibile raggiungere il posto di lavoro o le immediate vicinanze mediante percorsi alternativi.

- Si veda in proposito quanto riportato in tema di accessibilità delle aree di lavoro lungo la attuale linea ferroviaria, al Capitolo “Organizzazione del cantiere”, paragrafo “Aree di cantiere e loro accessibilità”.
- Ove le condizioni di cui sopra non sussistano o non siano attuabili e si renda, quindi, inevitabile percorrere tratti di sede ferroviaria, l'Appaltatore dovrà portare a conoscenza del personale, dandone formale evidenza alla Direzione dei Lavori, l'assoluto divieto di impegnare il binario e l'obbligo tassativo di mantenersi, comunque, a distanze dalla più vicina rotaia non inferiori a quelle previste dalle leggi, regolamenti, disposizioni ed istruzioni e in particolare dalla Istruzione per la Protezione dei Cantieri.

Demolizioni

Nel seguito si riporta una sintesi delle demolizioni (i.e. manufatti, opere varie in cls, pavimentazioni stradali, rimozione di binari e ballast etc.), in quanto interferenti con la nuova progettazione.

Interramento Linea Pa-Ct

- Demolizione tratto Viabilità PE-Bicocca, per realizzazione del nuovo tracciato ferroviario (TR02) – (pk 0+300,00 a pk 0+850,00).

Bretella Ct-Sr – Fascio A/P

- Demolizione CVF esistente (con relative rampe) alla pk 2+765,00;
- Demolizione rilevato Linea Storica (Tratto di fianco al FASCIO A/P) da pk 2+400,00 A 3+300,00.

Fascio A/P – Terminal Merci

- Sulla linea storica viene demolita la sola sovrastruttura ferroviaria e il Viadotto sul Buttaceto (VI05).

Demolizione Fabbricati

| DEMOLIZIONE FABBRICATI CT | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--------|------|----|--------|---------------------|------|---------|-----------------|---------------------------------|------------------------|
| FABBR. | FOGLIO | PART | MQ | PIANI | Altezze Presunte mt | TIPO | CENSITO | Volume vxp (m3) | volume demolito1/3 del vxp (m3) | volume ps 2,2 t/m3 (t) |
| 1 | 49 | | 13 | T - 1P | 7,00 | NC | V | 91,00 | 30,33 | 66,73 |

| | | | | | | | | |
|------------------|-------------|-----------|------------|-----------------|-----------------------|---------------|----------|---------------------|
| Commissa RS3H | Lotto 00 | Fase D | Ente 72 | Tipo doc. PU | Opera/disc. SZ0102 | Progr. 001 | Rev A | Pagina 65 di 397 |
|------------------|-------------|-----------|------------|-----------------|-----------------------|---------------|----------|---------------------|

| | | | | | | | | | | |
|-------|----|-----|-------|-----------------|--------|---------------------|----|-----------|----------|-----------|
| 1 | 46 | 242 | 180 | T | 3,50 | A/4 | U | 630,00 | 210,00 | 462,00 |
| 2 | 46 | 242 | 19 | T | 3,50 | NC | u1 | 66,50 | 22,17 | 48,77 |
| 3 | 46 | 154 | 60 | T | 3,50 | A/2 | T | 210,00 | 70,00 | 154,00 |
| 5 | 46 | 154 | 46 | T | 3,50 | NC | t1 | 161,00 | 53,67 | 118,07 |
| 6 | 46 | 154 | 85 | T | 3,50 | NC | t2 | 297,50 | 99,17 | 218,17 |
| 7 | 46 | 154 | 9 | T | 3,50 | NC | t3 | 31,50 | 10,50 | 23,10 |
| 8 | 46 | 396 | 160 | T | 143,50 | A/4 | S | 22.960,00 | 7.653,33 | 16.837,33 |
| 9 | 46 | 396 | 48 | T | 3,50 | C/6 | s1 | 168,00 | 56,00 | 123,20 |
| 10 | 46 | 152 | 162 | T | 3,50 | NC | R | 567,00 | 189,00 | 415,80 |
| 11 | 46 | 152 | 150 | T/1P | 7,00 | C/6 - A/3 | Q | 1.050,00 | 350,00 | 770,00 |
| 12 | 46 | 151 | 148 | T | 3,50 | A/2 | P | 518,00 | 172,67 | 379,87 |
| 13 | 46 | 395 | 398 | T/1P | 7,00 | C2/A3 | O | 2.786,00 | 928,67 | 2.043,07 |
| 14 | 46 | 395 | 166 | T/1P | 7,00 | C2/A3 | n1 | 1.162,00 | 387,33 | 852,13 |
| 15 | 46 | 395 | 82 | T/1P | 7,00 | NC | n2 | 574,00 | 191,33 | 420,93 |
| 16 | 46 | 395 | 13 | T | 3,50 | NC | n3 | 45,50 | 15,17 | 33,37 |
| 17 | 46 | 395 | 29 | T | 3,50 | C/2 | N | 101,50 | 33,83 | 74,43 |
| 18 | 46 | 395 | 9 | T | 3,50 | NC | n4 | 31,50 | 10,50 | 23,10 |
| 19 | 46 | 309 | 180 | T | 3,50 | A/3 | M | 630,00 | 210,00 | 462,00 |
| 20 | 46 | 374 | 45 | T | 3,50 | C/2 | L | 157,50 | 52,50 | 115,50 |
| 21 | 46 | 373 | 18 | T | 3,50 | C/2 | l1 | 63,00 | 21,00 | 46,20 |
| 22 | 46 | 379 | 32 | T | 3,50 | C/2 | K | 112,00 | 37,33 | 82,13 |
| 23 | 46 | 376 | 26 | T | 3,50 | NC | J | 91,00 | 30,33 | 66,73 |
| 24 | 46 | 376 | 147 | T/1P/2P | 10,50 | C/6 - A/2- A/3 | I | 1.543,50 | 514,50 | 1.131,90 |
| 25 | 46 | 376 | 56 | T | 3,50 | NC | i1 | 196,00 | 65,33 | 143,73 |
| 26 | 46 | 376 | 235 | T | 3,50 | NC | i2 | 822,50 | 274,17 | 603,17 |
| 27 | 46 | 391 | 53 | T | 3,50 | C2 | H | 185,50 | 61,83 | 136,03 |
| 28 | 41 | 126 | 30 | T | 3,50 | RUDERE | | 105,00 | 35,00 | 77,00 |
| 29,00 | 41 | 141 | 80 | T - 1P | 7,00 | D7 | W | 560,00 | 186,67 | 410,67 |
| 30,00 | 41 | 141 | | T | 3,50 | NC | w1 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 31,00 | 41 | 831 | 5.764 | T | 7 | Magazzino Merci | X | 40.348,00 | 4.034,80 | 8.876,56 |
| 32,00 | 41 | 831 | 213 | 1P - 2P - 3P | 10,50 | Uffici Magazzino | x1 | 2.236,50 | 745,50 | 1.640,10 |

Individuate le strutture intercettate dalla linea ed interferenti con le opere in progetto, sarà necessario procedere ad un sopralluogo nelle aree interessate dagli interventi al fine di procedere, in una fase successiva, alla verifica dello stato di conservazione e stabilità delle strutture allo scopo di individuare altresì la metodologia con cui procedere alla demolizione delle stesse.

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| | |
|--|--------------------------|
| <u>Attività propedeutiche alle demolizioni:</u> | |
| - delimitazione area di demolizione | ORG CAN 04 |
| - montaggio ponteggi | ORG CAN 20 |
| - montaggio tavolati di protezione | ORG CAN 18 |
| <u>Esecuzione demolizioni:</u> | |
| - demolizione fabbricato | CA DEM 01 |
| - demolizione strutture in c.a. | CA DEM 01 |
| - demolizione marciapiedi | CA DEM 01 |
| - demolizione muretti | CA DEM 01 |
| - rimozione recinzione | SMO CAN 03 |
| - rimozione manto stradale | STR RIM 02 |
| - rimozione piattaforma ferroviaria | MOV TER 02 ARM RIM 01 |
| - rimozione e trasporto a discarica materiale di risulta | MOV TER 10 |
| <u>Rimozione armamento linea ferroviaria esistente:</u> | |
| - demolizione binari | ARM RIM 01 |
| - rimozione traverse e pietrisco | ARM RIM 01 ARM MVT 02 |
| - recupero rotaie in linea e carico su carri | ARM RIM 01 ARM MVT 13 |
| - asportazione massicciata | ARM BAL 12 ARM MVT 01 |
| - carico pietrisco su carri | ARM MVT 01 GAL CAN 05 |

| | |
|--|-------------------------|
| - carico traverse su carri | ARM RIM 01 |
| <u>Rimozione TE linea ferroviaria esistente:</u> | |
| - taglio di conduttori | IMP TE 10 |
| - demolizione pali, travi e mensole | IMP TE 10 |
| - demolizione blocchi di fondazione TE con martelli demolitori o altro mezzo | CA DEM 01 |
| - spostamento cavi e canalizzazioni | SSV POS 14 OA PAV 04 |
| - rimozione della canaletta portacavi esistente | SSV POS 13 |
| - allontanamento materiali di risulta | MOV TER 10 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 68 di 397 |

Prescrizioni e misure di sicurezza

- L'esecuzione di quanto sopra descritto dovrà svolgersi nel rispetto delle prescrizioni contenute nella Sezione Generale par. 6.4 "Lavori di demolizione", par. 6.4.2 "Procedure preliminari alle demolizioni".
- Relativamente alla demolizione, l'impresa esecutrice è tenuta a redigere il "Piano di Demolizione" ai sensi del D.L. 81/08 dettagliato presente all'interno del proprio POS, che dovrà essere trasmesso per conoscenza anche al coordinatore per l'esecuzione. Tale "Piano di demolizione" dovrà indicare la tecnologia, le attrezzature e le modalità esecutive necessarie alla demolizione in sicurezza dei manufatti, le modalità di smaltimento dei materiali di risulta e le misure di sicurezza da adottare durante le lavorazioni.
- In ogni fase dei lavori di demolizione, che dovranno essere svolti per fasi successive, si dovrà procedere in maniera coordinata (sotto la direzione di un caposquadra), in modo da impedire il crollo intempestivo di parti della struttura.
- Prima dell'inizio delle demolizioni dovranno essere allestite apposite protezioni (ponteggi e tavolati continui), sui lati prospicienti le aree aperte al pubblico, la strada e la linea ferroviaria, atte a prevenire proiezioni di materiali e la diffusione di polveri.
- Alla rimozione delle protezioni (ponteggi e tavolati), si provvederà solo dopo aver rimosso tutte le condizioni di potenziale pericolo ed aver ripristinato il piano di campagna.
- Per ogni manufatto da demolire l'Appaltatore, in sede di progettazione esecutiva dovrà accertare l'eventuale presenza di fibre di amianto e/o fibre ceramiche, di lane di vetro e lane di roccia nocive o di vani, serbatoi e vasche dove siano accumulati gas, liquami o materiali pericolosi. La eventuale bonifica dei siti dovrà essere effettuata nel rispetto della normativa vigente da operatori qualificati e dovrà avvenire preventivamente all'inizio delle demolizioni stesse.
- Nel caso di vicinanza delle zone di intervento all'alveo di torrenti si dovranno dotare le aree di lavoro di pompe di aggettamento in modo da evacuare eventuali venute d'acqua nelle aree stesse.
- Nel caso di vicinanza delle zone di intervento all'alveo di torrenti ed il rischio d'invasione d'acqua delle stesse aree, lo svolgimento delle attività lavorative dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli Enti di gestione delle stazioni pluviometriche e di monitoraggio del bacino idrico alimentante il torrente. In modo da conoscere preventivamente l'entità di eventuali precipitazioni meteoriche o la possibilità di esondazione del corso d'acqua e disporre l'interruzione di tutte le lavorazioni a rischio.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 69 di 397 |

- Qualora si verifichi una esondazione la ripresa delle attività lavorative dovrà essere preceduta da un'attenta verifica della stabilità delle scarpate di tutte le aree di lavoro, provvedendo alla rimozione e riprofilatura delle parti instabili.
- La rimozione e la manipolazione di pietrisco e traverse, oltre ai materiali derivanti da lavorazioni di demolizione, dovrà essere effettuata nel rispetto delle normative vigenti (nazionali, regionali e ferroviarie) in materia di trattamento materiali con sospetta presenza di amianto o di sostanze che possono provocare il cancro.
- Le aree di stoccaggio destinate all'accumulo dei materiali provenienti dalla rimozione del ballast, della piattaforma ferroviaria, delle traverse e dei trasformatori (di SSE), dovranno essere opportunamente impermeabilizzate onde evitare l'inquinamento del suolo e delle acque. Relativamente allo stoccaggio temporaneo nonché all'allontanamento dei materiali suddetti dal cantiere ed al conferimento alle discariche autorizzate si rimanda a quanto previsto nel par. 9.1 "Rifiuti" della Sezione Generale e, per quanto riguarda i trasformatori da smaltire, secondo quanto contenuto nel D.M. 11 Ottobre 2001 – "Condizioni per l'utilizzo dei trasformatori contenenti PCB in attesa della decontaminazione o dello smaltimento".
- Nella rimozione del pietrisco, si osservino inoltre le cautele prescritte nella circolare RFI prot. RFI/DI.TO/SPP/321 del 08/03/05 "Norme di comportamento per la manipolazione del pietrisco ferroviario".
- La dismissione dell'armamento esistente e della TE, non interferisce se non in minima parte con altre lavorazioni e/o con l'esercizio ferroviario tenendo conto delle fasi previste in progetto; l'eventualità di potenziali interferenze dovrà essere evidenziata mediante l'analisi del programma lavori di progettazione esecutiva, in cui il livello di dettaglio sarà ovviamente maggiore rispetto a quello previsto per la fase di progetto definitivo. Si rimanda dunque al PSC di progettazione esecutiva l'individuazione di tali interferenze, laddove esistenti, e l'adozione delle idonee misure di sicurezza tese alla relativa eliminazione.
- La demolizione dei manufatti esistenti dovrà essere preceduta dalla bagnatura degli stessi onde limitare la diffusione di polveri durante le operazioni di demolizione.
- La bagnatura dovrà essere effettuata anche in occasione di successive movimentazioni del materiale di risulta.
- Le demolizioni dovranno sempre avvenire dall'alto verso il basso.
- Per tutti i manufatti interessati dalle demolizioni ed ubicati in adiacenza alla viabilità pubblica si dovranno predisporre dei tavolati continui tali da evitare l'eventuale caduta di materiale su aree pubbliche.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 70 di 397 |

- La demolizione di impianti ferroviari dovrà avvenire previo sezionamento dell'impianto TE e di tutte le alimentazioni elettriche presenti, nonché previa delimitazione delle aree di interconnessione, verso la linea in esercizio.
- Prima di procedere alle demolizioni, l'Appaltatore dovrà segregare completamente tutto il perimetro interessato in modo da evitare l'intrusione degli estranei ai lavori e il rischio di recare danni al personale RFI a causa di crolli o cedimenti improvvisi della struttura. L'Appaltatore dovrà concordare con il DM le modalità di segregazione, i percorsi, la segnaletica e la cartellonistica di sicurezza da approntare nelle aree di interesse.
- Dovrà essere verificata prima dell'inizio delle demolizioni, l'eventuale presenza di fibre di amianto e/o fibre ceramiche, di lane di vetro e lane di roccia nocive o di vani, serbatoi e vasche dove siano accumulati gas, liquami o materiali pericolosi. La eventuale bonifica dei siti dovrà essere effettuata nel rispetto della normativa vigente da operatori qualificati e dovrà avvenire preventivamente all'inizio delle demolizioni stesse.
- Inoltre l'Appaltatore, prima di iniziare le demolizioni dovrà effettuare una ricognizione dei sottoservizi esistenti, di quelli già dimessi e di eventuali sottoservizi presenti e non censiti. Inoltre dovrà essere prevista la procedura di bonifica degli impianti presenti nell'edificio da demolire; tale bonifica consisterà nel sezionamento dell'impianto elettrico e dell'impianto idrico.
- I lavori di demolizione dovranno essere coordinati da un preposto ed eseguiti solo da personale specializzato, formato ed informato circa i rischi delle lavorazioni.
- Prima di procedere alle operazioni di demolizione dei manufatti, l'Appaltatore dovrà effettuare un sopralluogo in presenza del CSE, al fine di accertare e segnalare la presenza di impianti dimessi da demolire, materiali o attrezzature contenenti sostanze tossico/nocivi o pericolose (es. materiali contenenti amianto) da smaltire, elementi o situazioni particolari, utili al suddetto CSP di progettazione esecutiva nella redazione del relativo PSC.
- L'operazione di demolizione con pinza o martello idraulico rappresenta rischi elevati, per questo l'Appaltatore dovrà verificare che sia svolta sotto il controllo diretto del responsabile di cantiere.
- Il manovratore del mezzo utilizzato, potrà iniziare le manovre di demolizione solo se ha la perfetta visibilità della zona dove effettuare le operazioni e solo dopo il segnale del responsabile di cantiere che coadiuverà e coordinerà tutta l'operazione.
- L'intervento di demolizione presenta rischi dovuti alla ristrettezza degli spazi a disposizione per i mezzi d'opera. Pertanto, l'appaltatore dovrà dettagliare le modalità organizzative per consentire una razionale successione delle operazioni. Si dovrà indicare la tecnologia, le attrezzature e le modalità esecutive previste per la demolizione e le opere di protezione contro la caduta di

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 71 di 397 |

materiali sulla sede stradale, le modalità di smaltimento dei materiali di risulta e le misure di sicurezza da adottare durante le lavorazioni.

- Il posizionamento e il movimento dei mezzi adibiti alla demolizione saranno determinati in modo da assicurare la massima stabilità; la distanza deve essere tale da evitare invasioni o sconfinamenti anche a seguito di instabilità e ribaltamento delle macchine stesse; inoltre i bracci meccanici saranno dotati di dispositivi di blocco del brandeggio.
- Tutti i lavori di demolizione devono procedere con cautela, prima di iniziare le operazioni l'Appaltatore dovrà verificare le condizioni di stabilità delle strutture da demolire. Inoltre, la demolizione dovrà essere condotta in maniera da non pregiudicare la staticità delle strutture vicine. In caso di necessità si dovrà provvedere alle opere di consolidamento e puntellamento di quelle parti che risultino pericolanti e pericolose per l'incolumità di persone e di impianti. Inoltre tutto il materiale di risulta delle demolizioni deve essere prontamente allontanato, tenendo presente che anche nelle operazioni di carico dei materiali da portare a discarica è assolutamente da evitare la formazione di polveri. Nessun tipo di materiale o attrezzo dovrà essere abbandonato in prossimità della sede stradale
- In fase di progettazione esecutiva l'Appaltatore dovrà rilevare nel dettaglio tutti gli edifici e manufatti da demolire, analizzando le specifiche problematiche di sicurezza connesse con ogni singolo manufatto al fine di individuare tutti i possibili rischi connessi alle modalità operative che dovrà anche definire nel Piano di Demolizione.
- In ogni fase dei lavori di demolizione, che dovranno essere svolti per fasi successive, si dovrà procedere in maniera coordinata (sotto la direzione di un caposquadra), in modo da impedire il crollo intempestivo di parti della struttura.
- Alla rimozione delle protezioni (ponteggi e tavolati), si provvederà solo dopo aver rimosso tutte le condizioni di potenziale pericolo ed aver ripristinato il piano di campagna.

3.9 INTERVENTO I_04 – REALIZZAZIONE GALLERIE ARTIFICIALI

Si prevede la realizzazione della nuova galleria artificiale GA01 e l'adeguamento della galleria esistente GA02.

Galleria artificiale GA01

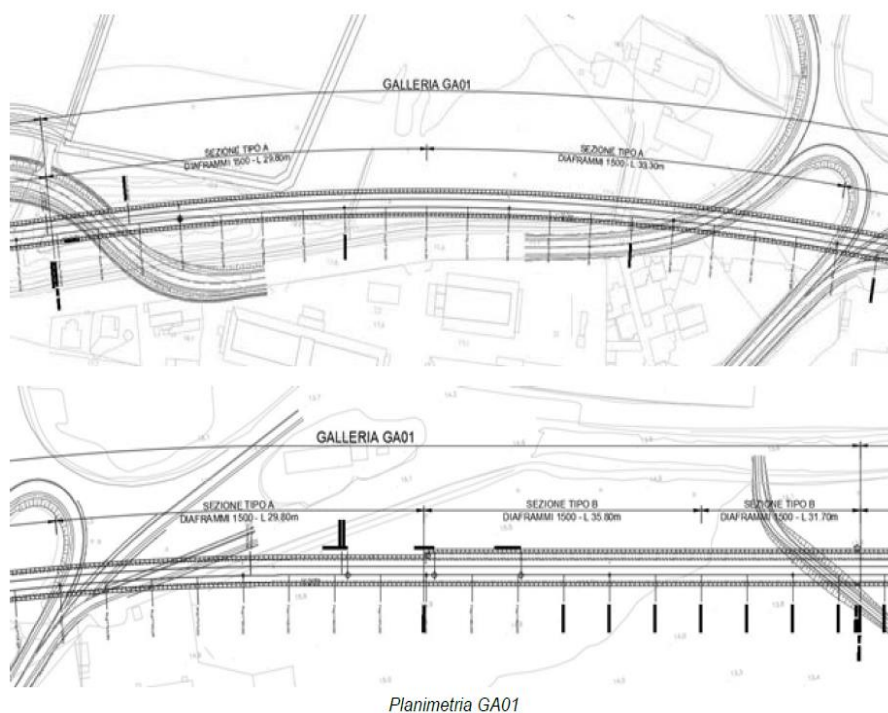
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 72 di 397 |

L'opera è situata in corrispondenza del nodo di Catania e si inserisce all'interno dei lavori di interrimento linea per il prolungamento della pista dell'aeroporto di Fontanarossa.

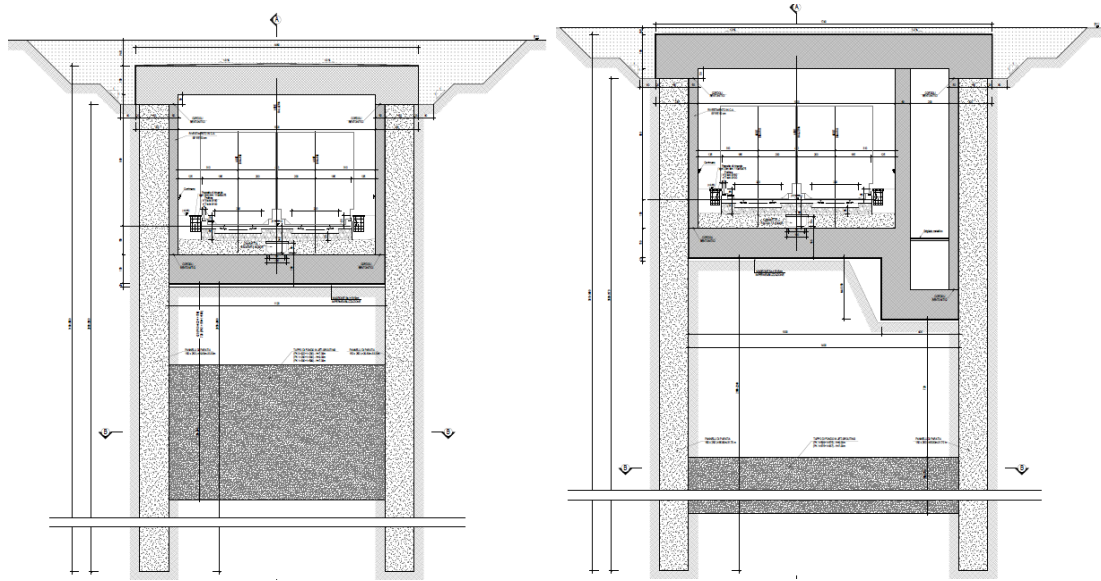
La galleria artificiale GA01 si sviluppa tra le progressive Km 0+922 e Km 1+837 per una lunghezza complessiva di 915 m in cui si distinguono due sezioni trasversali (tipo A e tipo B) dei tratti omogenei di galleria in funzione dell'altezza di scavo, della larghezza e dei vincoli orizzontali.

La galleria è in c.a. ed è costituita da:

- Soletta superiore con spessore pari a 1.20 m;
- Piedritti con spessore pari a 0.80 m, tra diaframmi di spessore pari a 1.2 m;
- Fondazione con spessore minimo pari a 1.4 m.



Si riportano nel seguito le due sezioni tipo:



Sono localizzate due **trincee tra diaframmi con puntoni**; tali trincee consentono l'accesso alla galleria GA01 di attraversamento della prevista espansione dell'aeroporto di Catania.

Tecniche realizzative

La galleria artificiale sarà realizzata con il metodo "Milano" che prevede un primo scavo di sbancamento fino alla quota intradosso della soletta di copertura, per poi procedere alla realizzazione dei diaframmi. Sarà successivamente realizzato il tappo di fondo tra i diaframmi, realizzato con colonne di jet grouting. Una volta realizzata la soletta di copertura si passerà alla fase di scavo a "foro cieco" che potrà avvenire o dagli imbocchi o da opportune finestre lasciate sulla copertura che verranno poi completate a valle dello scavo. Arrivati con lo scavo alla quota del solettone di fondazione si proseguirà alla sua realizzazione ed alla costruzione dei rivestimenti interni della galleria ed alle restanti opere di finitura. Nei tratti in cui la quota del piano ferro è posto molto in profondità, è previsto l'inserimento di un setto orizzontale intermedio realizzato congruentemente con l'avanzamento degli scavi della galleria.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Diaframmi

Le paratie di diaframmi hanno spessore pari a 1.50m e risultano contrastate in sommità da solettone in c.a. di

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 74 di 397 |

copertura di spessore pari a 1.5m e alla base da un solettone in c.a. di fondazione, anch'esso di spessore pari a 1.5m, costituente la struttura interna della galleria, che si completa con fodere in c.a di spessore pari a 0.5m. Le paratie sono realizzate con diaframmi gettati in opera, costituiti da pannelli di 1.50 m x 2.50 m.

Per la perforazione dei diaframmi si userà la tecnica dello scavo con benna mordente. Sono eseguiti scavando una trincea con uso di fango bentonitico, installando poi un'armatura e quindi eseguendo il getto di cls.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Trincee di approccio TR02-TR03

La trincea TR03 si sviluppa tra le Km 1+837 e Km 2+200 per una lunghezza complessiva di 363 m in cui si distinguono tre sezioni trasversali dei tratti omogenei di trincea in funzione dell'altezza di scavo e dei vincoli orizzontali. La trincea TR02 si sviluppa tra le Km 0+546 e Km 0+922 per una lunghezza complessiva di 376 m in cui si trovano le stesse sezioni tipo A e B della TR03 ma condizioni stratigrafiche e di falda meno severe (livello di falda inferiore).

La realizzazione della trincea relativa alle sezioni trasversali esaminate prevede il rispetto delle seguenti fasi

esecutive:

Fase 0: Realizzazione diaframmi da piano campagna.

Fase 1: Scavo per realizzazione scapitozzatura e trave di coronamento diaframmi.

Fase 2: Scavo fino a quota intradosso fondazione.

Fase 3: Scavo a quota intradosso fondazione considerando la falda massima rilevata.

Fase 4: Realizzazione solettone di fondo e delle strutture di rivestimento

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

GALLERIA ARTIFICIALE

Sbancamento e realizzazione delle opere provvisionali:

| | |
|--|--------------------------|
| - Scavo di sbancamento e di preparazione dell'area | MOV TER 02 |
| - Stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - Allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - Esecuzione delle paratie di micropali/pali | CA PRO 03 |
| - Esecuzione del cordolo di testa | CA PRO 02 |
| - Esecuzione perforazioni | GAL CON 01 |
| - infissione di infilaggi metallici | GAL CON 03 |
| - esecuzione spritz-beton | GAL RIV 01 |
| <u>Realizzazione diaframma e solettone di copertura</u> | |
| - Esecuzione diaframmi a monte e a valle | CA PRO 13 |
| - Esecuzione della soletta di copertura | CA ORZ 01 |
| <u>Allestimento predisposizione per i lavori in sottoterraneo:</u> | |
| - montaggio delle tubazioni dell'acqua | GAL INS 05 |
| - montaggio delle linee elettriche in MT e BT | GAL INS 06 |
| - montaggio dei corpi illuminanti | GAL INS 07 |
| <u>Esecuzione del tratto di galleria:</u> | |
| - Scavo a foro cieco con macchine operatrici | GAL SCA 01 |
| - Allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - Esecuzione della soletta di base | CA FDZ 06 |
| - esecuzione delle strutture in elevazione | CA ELE 01 CA ELE 05 |
| - Posa delle impermeabilizzazioni verticali | CA IMP 01 |
| <u>Realizzazione piattaforma stradale (ove previsto):</u> | |
| - formazione dello strato di fondo | STR LAV 03 |
| - formazione degli strati di completamento | STR LAV 04 |
| - posa della segnaletica | STR CAN 04 STR CAN 05 |
| <u>Sistemazione terreno di ricoprimento :</u> | |
| - ritombamento | MOV TER 08 |

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ **fuoriuscita di gas durante lo scavo della galleria**
- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ investimento
- ◆ rischio allagamento

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 76 di 397 |

- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- L'esecuzione di quanto sopra descritto dovrà svolgersi nel rispetto delle prescrizioni contenute nella Sezione Generale capitolo 7 "*Misure di sicurezza e protezione per rischi connessi a lavori in sotterraneo*".
- Per opere di consolidamento propedeutiche alla fase di scavo della galleria si dovrà procedere a realizzare piste di cantiere idonee a sopportare i pesi e gli ingombri delle macchine;
Le aree di cantiere oggetto degli interventi dovranno essere segregate verso l'ambiente esterno ed ulteriormente delimitate e segnalate in base alle fasi realizzative in modo da evitare possibili interferenza tra squadre di lavoro diverse.
- Per gli scavi di sbancamento, funzionali al raggiungimento della quota di esecuzione dei pali, con profondità superiore a 1.50m dovranno essere posizionati idonei parapetti 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 e il divieto di oltrepassare la bandella. I parapetti saranno

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 77 di 397 |

preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.00m.

- Per ridurre al minimo il rischio di seppellimento dei lavoratori durante le operazioni di scavo, si provvederà a dare un'adeguata pendenza alle pareti dello scavo, valutata in relazione al tipo di terreno attraversato, al fine di evitare possibili crolli del ciglio o cadute di masse di terreno all'interno dello scavo stesso. Qualora la natura del terreno non desse adeguate garanzie di tenuta le pareti dello scavo saranno assicurate con puntelli, sbatacchiamenti e rivestimenti.



- Durante l'esecuzione dei pali si dovranno preparare le aree sia per l'accesso dei mezzi d'opera sia per le delimitazioni delle stesse garantendo la corretta segnalazione in modo da evitare la presenza di non addetti.

Si dovrà procedere rispettando le fasi realizzative sequenziali non creando interferenze tra aree adiacenti mantenendo opportune distanze atte a garantire la movimentazione dei mezzi d'opera impiegati. Prevedere un'area di stoccaggio delle gabbie che rispetti disposizione e accatastamento atto ad evitare crolli o ribaltamenti.

- Garantire l'accessibilità delle aree distinguendo la viabilità carrabile da quella pedonale. Nelle aree in cui siano presenti fanghi si provveda ad adottare adeguate passerelle.

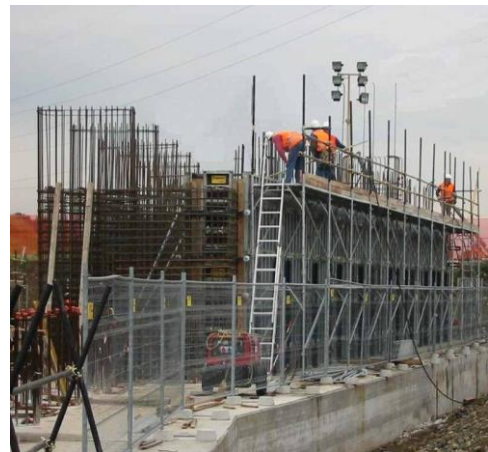


| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 78 di 397 |

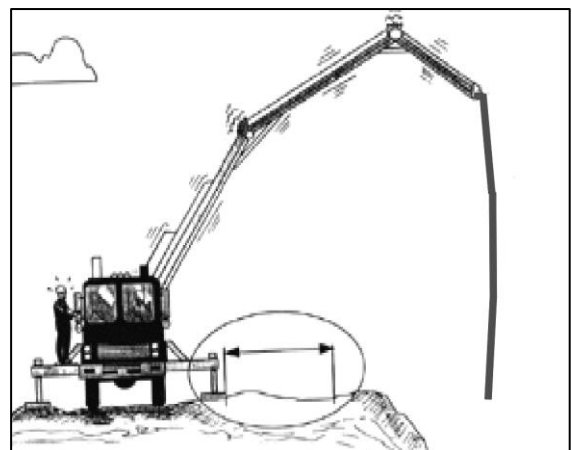
- Durante uso di mezzi di sollevamento, i lavoratori non dovranno sostare al di sotto del carico e si potranno avvicinare solo quando il carico è prossimo al punto di appoggio e in assenza di oscillazioni
- Al di sopra delle armature dovranno essere predisposte andatoie di transito con larghezza non inferiore a 60 cm.



- Eventuali ferri di ripresa, con cui possano venire a diretto contatto il personale presente, dovranno essere adeguatamente protetti.
- Nei lavori in quota si dovranno, quindi, predisporre opportune opere provvisorie (ponteggi, trabattelli, ecc.).



- Quando il getto deve avvenire a quote elevate (es. pile di ponti, gallerie artificiali, edifici civili) le operazioni verranno effettuate con autopompa sistemata in apposita area delimitata, su terreno compatto e utilizzando gli stabilizzatori. Le attività di posizionamento della macchina e di getto devono essere verificate preventivamente dal preposto sulla base dei documenti di sicurezza.



- Sul ciglio degli scavi dovrà essere presente un parapetto realizzato con corrente inferiore, intermedio e superiore (altezza totale 1,10 m), nonché

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 79 di 397 |

cartelli segnaletici che indichino inequivocabilmente il rischio di caduta nel vuoto ed il conseguente divieto di oltrepassare la delimitazione.

- Durante la realizzazione degli scavi a foro cieco, l'Appaltatore dovrà rendere disponibile un preposto sul ciglio di scavo (in posizione sicura oltre il parapetto), con funzione di coordinamento e collegamento con gli addetti sul fondo scavo; il preposto, nonché gli addetti sul fondo scavo dovranno essere dotati di radio ricetrasmittenti idonee alla comunicazione tra loro e con il personale addetto all'emergenza.
- Sul fondo scavo dovrà essere collocato in posizione sempre accessibile un sistema di segnalazione dell'emergenza in collegamento con il ciglio scavo e con il personale addetto all'emergenza.



- Le lavorazioni all'interno della galleria e quindi in sotterraneo, dovranno essere accompagnate da continui monitoraggi per la verifica della salubrità dell'aria, della presenza d'acqua, dell'intensità del rumore e dell'illuminazione. Sarà cura dell'Appaltatore eseguire, mediante organi competenti, indagini mirate a valutare nei luoghi di lavoro la presenza e/o la produzione di polveri, gas di scarico, acque di raccolta, sorgenti di rumore, sorgenti di abbagliamento, condizioni di scarsa visibilità e carichi di incendio.
- L'appaltatore dovrà garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori ai sensi della vigente normativa sui lavori in galleria e fare sì (tramite installazione di fari illuminanti) che l'illuminazione dei luoghi di lavoro sia conforme alle lavorazioni da eseguire, secondo le indicazioni fornite dalle norme di legge e di buona tecnica. Tutti i lavoratori addetti a lavori in galleria dovranno essere forniti anche di lampade di illuminazioni portatili personali;
- La temperatura nei posti di lavoro sotterranei dovrà essere contenuta, per mezzo della ventilazione, al di sotto del limite massimo di 30 gradi centigradi del termometro a bulbo asciutto o 25 gradi centigradi del termometro a bulbo bagnato.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 80 di 397 |

- Relativamente ai lavori in galleria dovrà essere garantito un livello di illuminazione (indipendente dal concorso dei mezzi di illuminazione individuale di cui debbono essere forniti tutti gli addetti in galleria), non inferiore a:
 - 5 lux, in tutti i passaggi e luoghi accessibili;
 - 30 lux medi stile postazioni di lavoro;
 - 50 lux medi in caso di lavorazioni comportanti specifici pericoli.
- L'appaltatore dovrà inoltre garantire la salubrità dell'aria in galleria effettuando verifiche della qualità dell'aria eventualmente installando opportuni impianti di areazione. In caso di cattiva qualità dell'aria con il superamento dei valori di soglia si dovrà procedere al blocco immediato di tutte le lavorazioni e, alla ripresa si dovrà utilizzare un numero di mezzi inferiore rispetto a quelli precedentemente presenti oltre che coordinare le lavorazioni con le attività particolari in atto;
- Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna nel qual caso dovranno essere dotati di marmitta catalitica, filtro antiparticolato (motori euro 4 con FAP) e rivolta verso l'alto. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata;
- Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie;
- Sono da evitare lunghi periodi di esposizione ai rumori predisponendo un programma di turnazioni degli addetti nelle fasi di lavoro. In ogni caso gli addetti dovranno sempre utilizzare i DPI appropriati al tipo di lavorazione (otoprotettori).
- Durante il periodo di permanenza del cantiere dovranno essere impiegate pompe o eiettori, per allontanare le eventuali perdite d'acqua presenti nella galleria, in modo da eliminare il ristagno dell'acqua ed evitare o deviare lo stillicidio dalla calotta e dalle pareti.
- Nei lavori in sotterraneo l'Appaltatore dovrà adottare sistemi di lavorazione, macchine, impianti e dispositivi che diano luogo al minore sviluppo possibile di polveri; la riduzione della presenza di polveri potrà avvenire anche tramite:
 - processi di lavorazione ad umido;
 - installazione di opportuni filtri sugli attrezzi per le demolizioni;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 81 di 397 |

- sistema di ventilazione forzata: questo dovrà consentire di diluire la frazione granulometrica che potrebbe rimanere più a lungo in sospensione.
- Sarà cura dell'Appaltatore predisporre nelle aree di lavorazione all'interno della galleria, personale, mezzi e segnaletica per la gestione delle situazioni di emergenza.
- Con cadenza mensile dovranno essere effettuate delle simulazioni per il soccorso del personale in galleria;
- Nelle area di lavoro lungo la linea si dovranno predisporre anche l'installazione di un WC chimico del tipo SE.BA.CH.
- Una volta ultimato l'armamento all'interno della galleria potrebbe verificarsi il rischio di investimento dei lavoratori ancora impegnati, da parte di carrelli adibiti al trasporto di persone o materiali ed in transito verso altre aree di lavoro; per scongiurare tale pericolo si dovrà provvedere a informare di ciò tutti i lavoratori addetti e a garantire la presenza di una sentinella che segnali il passaggio dei mezzi.
- All'interno della galleria dovranno essere chiaramente diversificate la viabilità pedonale da quella carrabile.
- Durante la realizzazione delle uscite di emergenza si dovrà prestare particolare attenzione alla fase di scavo garantendo la presenza di un mezzo di sollevamento funzionale al recupero del personale addetto in caso di emergenza ed infortunio. L'accessibilità a fondo scavo, prima della realizzazione definitiva delle rampe di scale deve essere consentita utilizzando scale di cantiere che dovranno essere sempre mantenute sgombre a materiali e tali da essere usate come via d'esodo in caso di emergenza.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri (prodotte dalla movimentazione e dalla posa di pietrisco e rotaie). La produzione potrà essere limitata previa bagnatura del pietrisco mentre la diffusione potrà essere contenuta mediante l'uso di dispositivi idonei (depolverizzatori). Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro.
- Le attività in sotterranea devono rispettare quanto prescritto dal D. P.R. 20/03/1956, n. 320.
- In base alle valutazioni in sede di progetto definitivo non si prevede la presenza di grisù, in ogni caso di dovrà comunque provvedere a verificare le condizioni durante tutta la fase di scavo a garanzia la qualità dell'aria ambiente degli scavi sotterranei, che *deve essere mantenuta respirabile e, quanto più possibile, esente da inquinamenti, mediante sistemi o impianti di ventilazione atti ad eliminare o a diluire, entro limiti di tollerabilità, i gas, le polveri e i vapori pericolosi o nocivi.*

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 82 di 397 |

- Proteggere i ferri di attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso.
- Ribattere i chiodi sporgenti dai casseri non appena ultimato il disarmo.
- Prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo.
- Nelle operazioni di getto, le tubazioni di scarico dell'autopompa dovranno essere accoppiate verificando l'integrità dei sistemi meccanici di fissaggio con particolare attenzione all'imbrattamento per incrostazioni di residui cementizi; inoltre, esse dovranno essere adeguatamente bloccate o sostenute in modo da evitare spostamenti repentini o colpi di frusta dovuti alla pressione del getto.
- Utilizzare idonei DPI che garantiscano la protezione dal contatto e dalla proiezione di schizzi di cls, che contiene additivi chimici (schermi facciali, casco, tuta in tyvek e stivali in gomma).
- Mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.
- Iniziare i lavori di disarmo solo dopo l'autorizzazione del Direttore del Cantiere.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 83 di 397 |

3.10 *INTERVENTO I_06 – STAZIONI E FERMATE*

Stazioni e fermate

E' prevista la realizzazione di:

- Stazione di Fontanarossa
- Nuovo Terminal Merci

STAZIONE DI FONTANAROSSA

La Stazione Fontanarossa potenzia il collegamento tra la rete infrastrutturale ferroviaria ed il trasporto aereo, con l'obiettivo di rendere ancora più fruibile quest'area della regione Sicilia, che negli ultimi anni sta vivendo un aumento esponenziale dei flussi turistici. La stazione rappresenta inoltre uno dei nodi di maggiore rilievo dei progetti ferroviari siciliani.



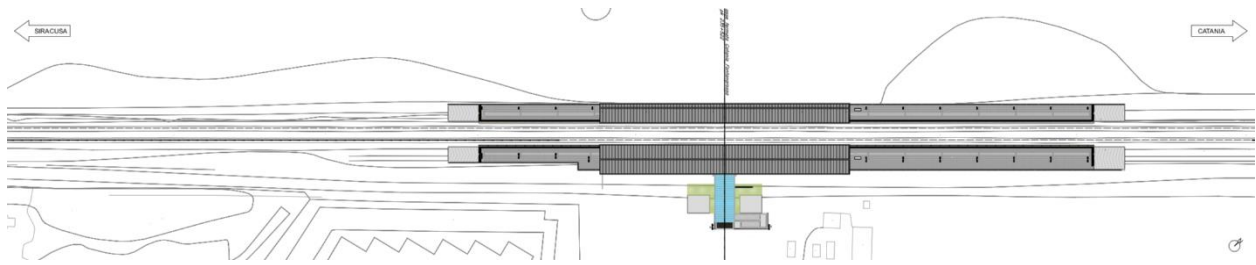
Inquadramento territoriale

Il progetto della Stazione Fontanarossa ha inizio al km 235+755 della linea esistente Catania-Siracusa e si estende per 1307m, il tracciato segue parzialmente l'andamento del progetto RFI della Fermata Fontanarossa con spostamento lato monte del binario pari.

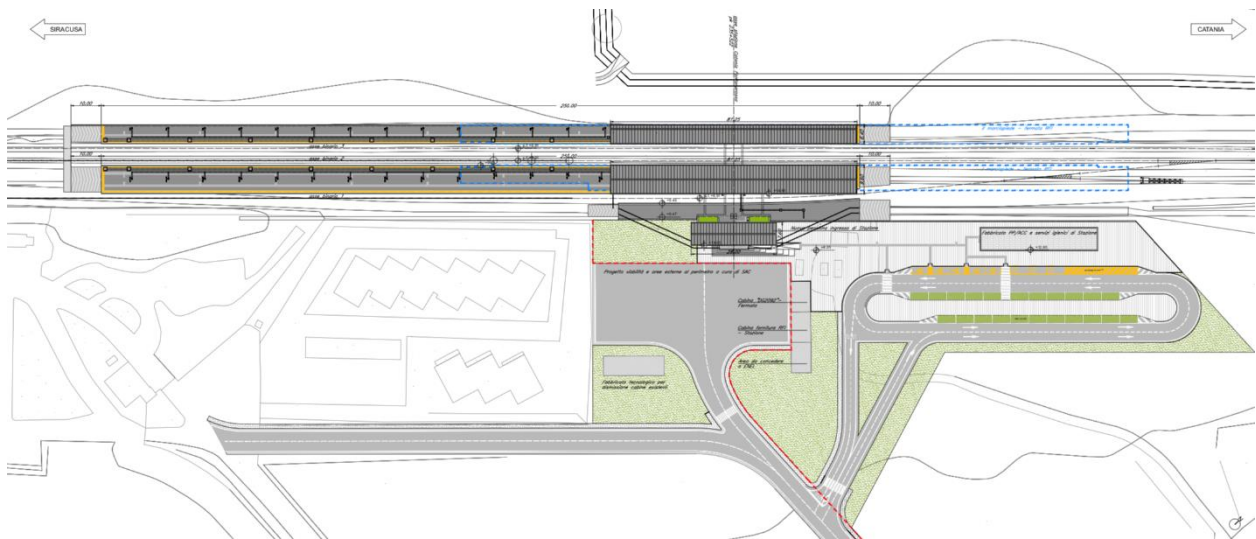
Rispetto al progetto di fermata RFI, per la Stazione di Fontanarossa si è studiata una soluzione minimale che prevede il solo binario di precedenza (lato binario dispari), con modulo e marciapiedi ridotti - funzionali all'intervento di interramento per l'aeroporto e l'allungamento delle due banchine da 200 a 250m.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 84 di 397 |

La Stazione assumerà una configurazione “definitiva”, secondo le indicazioni della Committenza, nell’ambito dell’intervento di *Interramento della stazione di Catania e raddoppio tra Catania C.le e Catania Acquicella*. Con tale intervento la Stazione si trasformerà prevedendo due binari di corsa e due precedenze con marciapiedi di 350m e una configurazione sostanzialmente simmetrica rispetto all’accessibilità. Tale configurazione, compatibilmente con la risoluzione delle problematiche idrauliche, consentirà l’inserimento di un finger di collegamento diretto con l’aerostazione.



Planimetria generale ante operam - Fermata Fontanarossa

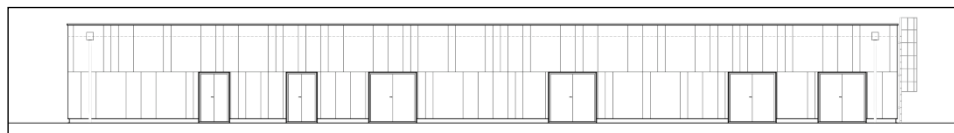


Planimetria generale di progetto

L’accesso alla stazione è garantito da una nuova viabilità, realizzata a cura dell’ente SAC, che collega l’area ferroviaria con quella aeroportuale. Un nuovo parcheggio con area sosta del tipo kiss&ride (22 stalli), area taxi (3 stalli), parcheggi disabili (5 stalli) e parcheggi di servizio (4 stalli) è posto nelle immediate vicinanze dell’ingresso alla stazione per agevolare il flusso dei viaggiatori in partenza e in arrivo.

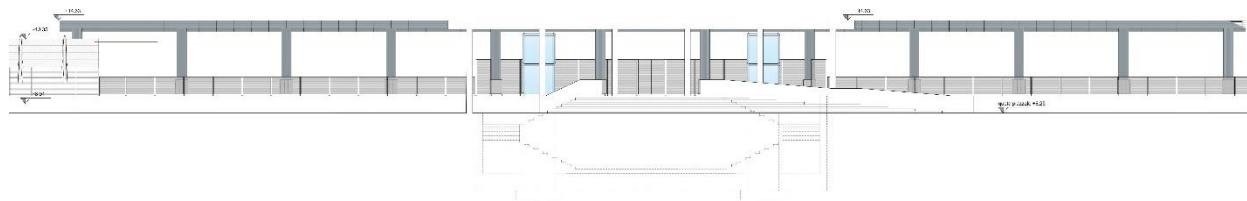
Nel piazzale, oltre al parcheggio, è presente un fabbricato PP/ACC comprensivo del locale servizi igienici per i viaggiatori.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 85 di 397 |



Prospetto principale Fabbricato PP/ACC

L'ingresso è coperto da una nuova pensilina costituita da un'unica fila di pilastri e doppio aggetto.



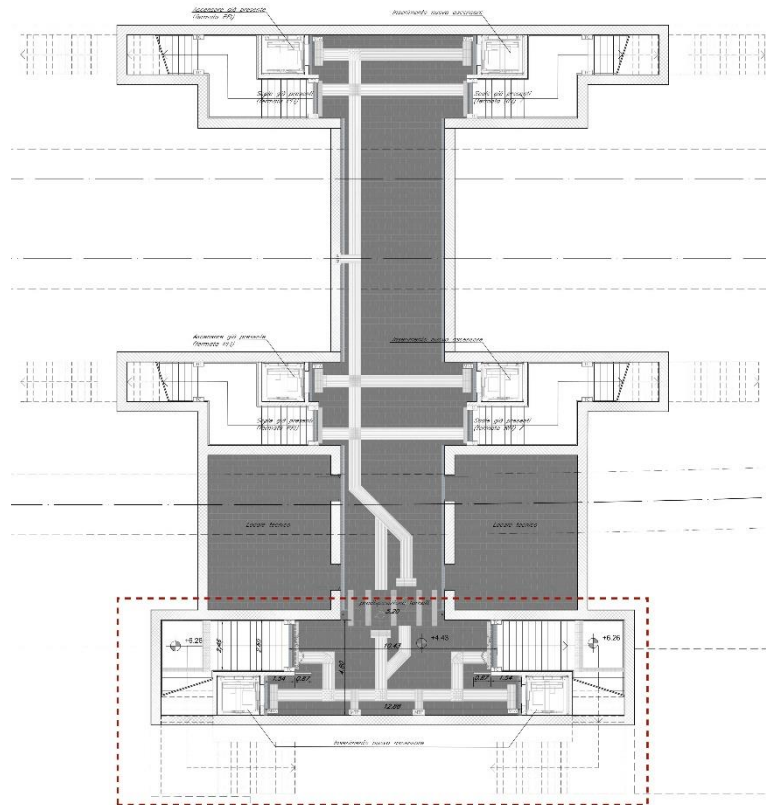
Prospetto principale

Il primo marciapiede del tipo ad isola, largo 9.36m e con lunghezza totale pari a 250m, ricalca solo in parte il marciapiede della fermata Fontanarossa di RFI e rispetto a quest'ultimo si sviluppa in direzione Siracusa, con una rastremazione di ulteriori 50 m della banchina lato binario dispari. La pensilina ferroviaria lunga 81.25m e larga 9.60m è quella già prevista nel progetto di fermata ma verrà parzialmente risagomata nel tratto in curva, per interferenza con PMO.

Il secondo marciapiede mantiene la larghezza di 5.86m già prevista dal progetto di fermata RFI ma viene esteso in maniera analoga al primo per raggiungere 250m di lunghezza. Anche in questo caso la pensilina ferroviaria è quella prevista nel progetto di fermata, lunga 81.25m e larga 5.86m. Entrambi i marciapiedi sono dotati di un doppio sistema di scale e ascensore di collegamento con il sottopasso; di questi solo l'inserimento del secondo ascensore panoramico ricade nel progetto di stazione.

Il sottopasso viene ampliato per ospitare i due nuovi ascensori e le due scale di ingresso così come già predisposto nel progetto di fermata RFI. Ampliamento evidenziato in rosso nell'immagine sottostante.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 86 di 397 |



Pianta quota sottopasso

TERMINAL MERCI

Il nuovo Terminal merci è previsto nell'attuale impianto ferroviario di Bicocca da completare nella successiva Macrofase funzionale 2. Il Terminal Merci previsto nel progetto è classificato come "Scalo merci terminale per le merci pericolose intermodale".



Impianto merci Bicocca esistente

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 87 di 397 |

La nuova configurazione di prima fase dell'impianto merci di Bicocca prevederà 2 binari di carico/scarico (rispettivamente di 400 e 600 metri). In questa configurazione il terminal merci sarà dotato delle seguenti aree funzionali:

- ❖ zona stoccaggio container;
- ❖ zona di stoccaggio casse mobili servito da eventuali mezzi gommati;
- ❖ parcheggio interno veicoli gommati e pesa dinamica per controlli doganali;
- ❖ gate ingresso, fabbricati per gli uffici amministrativi con relativi parcheggi, officina, fabbricato VVF e viabilità interna per i mezzi gommati;
- ❖ fabbricato IS (PP/ACC) e cabina MT
- ❖ utilizzo del fabbricato "esistente" ribalta ferro-gomma destinato allo stoccaggio e al carico/scarico di merce sfusa da gomma e da treno

Rischi specifici

- Ribaltamento e schiacciamento dei mezzi d'opera provocati dall'instabilità del piano di lavoro durante la realizzazione delle piazzole di lavoro;
- Ribaltamento della macchina dei micropali per improvviso cedimento del terreno di appoggio
- Esposizione al rumore e alle vibrazioni provocate da macchine utensili ed operatrici, quali macchina trivellatrice
- Rischi biologici derivanti da sostanze irritanti, nocive e inquinanti
- Caduta dall'alto degli addetti al posizionamento delle casseformi e dei ferri di armatura
- Caduta di materiale dall'alto
- Proiezioni di schizzi in fase di getto e irritazioni all'epidermide per contatto con sostanze irritanti quali cementi, additivi, antidisarmanti, ecc.
- Rischio di investimento durante il sollevamento, la movimentazione e la posa delle travate
- Rischi di crollo delle travate metalliche per il cedimento delle slitte di montaggio;
- Schiacciamento per caduta improvvisa delle travi dovuta il cedimento dei sistemi di ancoraggio e di sollevamento
- Rischio ribaltamento travi posizionate provvisoriamente sugli appoggi definitivi senza che siano stati ancora realizzati i traversi.
- Caduta dall'alto per l'utilizzo di trabatelli e ponteggi appoggiati su terreni franabili senza ancoraggi stabili (per il casseramento e il getto delle pareti e della soletta) durante la realizzazione del manufatto;

- Caduta di materiali dall'alto durante la realizzazione dei manufatti;
- Rischi connessi con la presenza di ferri di ripresa non coperti emergenti dai casseri in legno o metallici durante la realizzazione del manufatto;
- Rischio di investimento;
- Caduta di materiale dall'alto
- Bruciature, ustioni, inalazioni di sostanze irritanti durante la realizzazione dell'impermeabilizzazione

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

- (per l'esecuzione delle opere di fondazione relative all'esecuzione di pali e micropali, vedere il capitolo relativo alla Galleria Artificiale e relativi elaborati grafici);
- (per l'esecuzione delle rimozioni/demolizioni vedere il capitolo relativo alle demolizioni);
- (per l'esecuzione delle strutture in c.a. e dei fabbricati vedere il capitolo relativo ai fabbricati tecnologici e relativi elaborati grafici).

| <u>Realizzazione delle parti in rilevato-intervento di mitigazione ambientale (ove previsto):</u> | |
|---|------------|
| - scavi di preparazione per la posa del rilevato | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - riempimento con materiale arido | MOV TER 08 |
| - formazione dei tratti in rilevato | STR LAV 01 |
| - rivestimento in terreno vegetale delle scarpate | VER SIS 01 |
| <u>Costruzione dei fabbricati</u> | |
| - scavo di preparazione dell'area | MOV TER 02 |
| - scavo di fondazione | MOV TER 05 |
| - stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - realizzazione fondazioni | CA FDZ 01 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 89 di 397 |

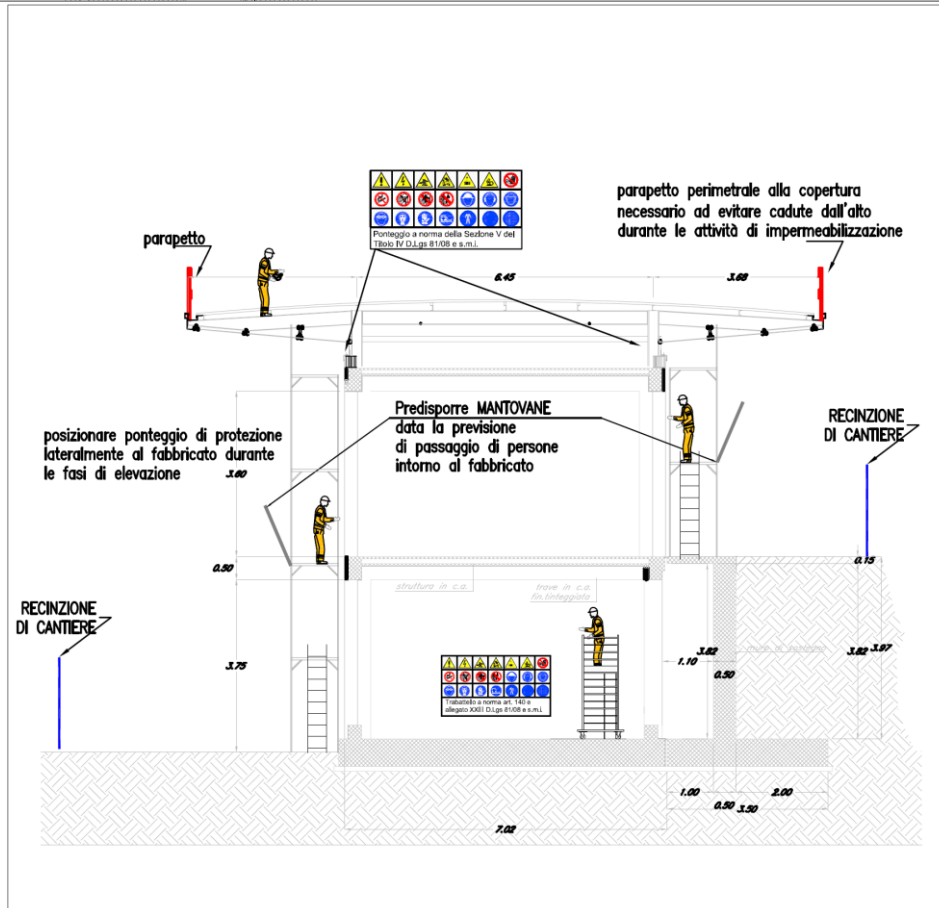
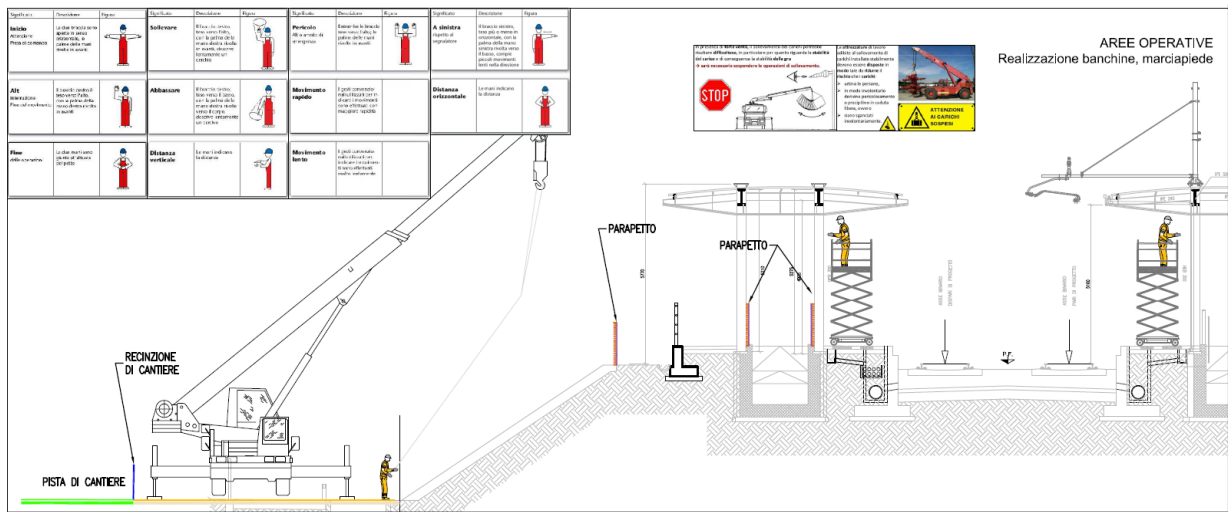
| | |
|---|--|
| - realizzazione elevazioni | CA ELE 01 |
| - realizzazione solai | CA ORZ 01 |
| - realizzazione tamponature | OA TAM 03 |
| - posa dei cavidotti e delle tubazioni impiantistiche | IMP ELE 09 IMP IDR 01 |
| - realizzazione pavimenti | OA PAV 01 |
| - realizzazione intonaci | OA FIN 01 |
| - infilaggio dei cavi elettrici | IMP ELE 11 |
| - posa infissi | OA TAM 06 |
| - tinteggiature | OA FIN 02 |
| - posa delle apparecchiature impiantistiche | IMP ELE 08 IMP ELE 17 IMP ELE 33 IMP IDR 07 |
| <u>Realizzazione sottopassi di stazione:</u> | |
| - realizzazione micropali a sostegno del binario in esercizio | CA PRO 03 CA PRO 02 |
| - apertura dello scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - realizzazione fondazione sottopasso | CA FDZ 06 |
| - realizzazione elevazioni sottopasso | CA ELE 01 |
| - realizzazione copertura sottopasso e impermeabilizzazione | CA ORZ 01 OA IMP 01 |
| - realizzazione rinterri | MOV TER 08 |
| - posa dei cavidotti e delle tubazioni impiantistiche | IMP ELE 09 IMP IDR 01 |
| - pavimentazione e finiture | OA PAV 01 OA FIN 01 OA FIN 02 OA FIN 03 |
| - infilaggio dei cavi elettrici | IMP ELE 11 |
| - posa delle apparecchiature impiantistiche | IMP ELE 33 |
| - realizzazione rinterri | MOV TER 08 |
| - sistemazione a verde | VER SIS 01 VER SIS 03 |
| <u>Realizzazione di scale e rampe d'accesso ai marciapiedi:</u> | |

| | | |
|---|---|--|
| - | realizzazione scavi a sezione obbligata | MOV TER 05 |
| - | allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - | realizzazione fondazione scale e rampe | CA FDZ 06 |
| - | realizzazione elevazioni | CA ELE 01 |
| - | realizzazione pavimentazione, parapetti e finiture | OA PAV 01 OA FIN 01 OA FIN 02 OA FIN 03 STR POS 02 |
| - | realizzazione rinterri | MOV TER 08 |
| - | sistemazione a verde | VER SIS 01 VER SIS 02 VER SIS 03 |
| <u>Realizzazione dei marciapiedi di stazione:</u> | | |
| - | demolizione marciapiedi esistenti | CA DEM 01 |
| - | allontanamento dei materiali di risulta | MOV TER 10 |
| - | posa cordolo marciapiede | CA PRO 07 OA PAV 04 |
| - | posa dei cavidotti e delle tubazioni impiantistiche | IMP ELE 09 IMP IDR 01 |
| - | massetto di sottofondo e pavimentazione | CA PRO 07 |
| <u>Realizzazione pensiline</u> | | |
| - | getto per la realizzazione dei basamenti | CA FDZ 01 |
| - | posa in opera elementi prefabbricati dei pilastri e delle travi | CA ORZ 08 |
| - | montaggio carpenteria metallica | OA ELE 01 OA ELE 02 OA ELE 03 |
| - | posa dei cavidotti e delle tubazioni impiantistiche | IMP ELE 09 IMP IDR 01 |
| - | posa delle apparecchiature impiantistiche | IMP ANT 11 IMP ELE 33 |
| <u>Realizzazione parcheggi e viabilità:</u> | | |
| - | scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - | allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - | realizzazione piazzale parcheggio e viabilità | STR LAV 03 STR LAV 04 |

| | |
|------------------------|--|
| | STR PAV 03 STR POS 02 |
| - sistemazione a verde | VER SIS 01 VER SIS 02 VER SIS 03 |

Prescrizioni e misure di sicurezza

- L'esecuzione delle opere civili sopra descritte dovrà svolgersi nel rispetto delle prescrizioni contenute nella Sezione Generale par. 6.5 "*Lavori di sbancamento e movimento terra*", par. 6.11 "*opere in elevazione*";
- Le attività di costruzione del fabbricato dovranno essere sospese al momento della posa di pozzetti e tubazioni (in prossimità del fabbricato);
- Nell'assemblaggio dei componenti impiantistici previsti nel presente intervento dovranno essere rispettate le normali cautele secondo quanto indicato nelle relative schede di sicurezza;
- Per tutte le attività lavorative da svolgersi in posizioni sopraelevate ($h > 2.00$ m) dovranno essere posizionati idonei parapetti di altezza minima pari ad 1.20m e formati da tre tavole longitudinali: superiore, mediana ed inferiore (con funzione di tavola fermapiede).
- Al fine di evitare pericolose sovrapposizioni tra squadre impegnate in lavorazioni diverse, e considerata l'impossibilità di separare le maestranze, le lavorazioni all'interno del fabbricato dovranno essere svolte una di seguito all'altra secondo la seguente successione:
 1. posa cavidotti e tubazioni per impianti;
 2. realizzazione intonaci;
 3. posa in opera pavimenti e rivestimenti;
 4. posa infissi;
 5. realizzazione impianto l.f.m.;
 6. realizzazione impianto idrico sanitario;
 7. esecuzione tinteggiature;
 8. posa delle apparecchiature.
- Durante le operazioni di sollevamento degli elementi metallici per la realizzazione della pensilina, sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.



Sezioni tipologiche per attività assimilabili a quelle da realizzare per le stazioni

- Il CSP di fase Esecutiva, sulla base della Progettazione di dettaglio ed in particolare del cronoprogramma dei lavori esecutivi, dovrà verificare le reali sequenze di lavorazione e risolvere le eventuali interferenze residue.
- Per gli scavi di sbancamento relativi alle strutture di fondazione con profondità superiore a 1.50m, dovranno essere posizionati idonei parapetti nelle aree prospicienti gli stessi; nelle zone

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 93 di 397 |

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 e il divieto di oltrepassare la bandella. I parapetti saranno preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.00m.

- 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.
- Durante le operazioni di sollevamento delle travi o degli elementi metallici costituenti gli impalcati, sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- LA POSA DELL'IMPALCATI METALLICI IN PRESENZA DI ESERCIZIO FERROVIARIO SOTTOSTANTE DOVRA' AVVENIRE IN TOLTA TENSIONE ED IN INTERRUZIONE DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA.
- I vari dovranno avvenire in interruzione della linea ferroviaria in esercizio.
- I getti di soletta in cls degli impalcati dovranno essere eseguiti previa posa di parapetti, preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei, ancorati alla trave in c.a.p. laterale aventi un'altezza minima di 1.20m.
- Data l'ubicazione delle aree di lavoro in prossimità della linea ferroviaria in esercizio, lo svolgimento delle attività lavorative dovrà avvenire in stretto coordinamento con gli Enti di gestione della linea (DM).
- L'Appaltatore nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà progettare gli accessi alle aree di lavoro.
- L'Appaltatore nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà redigere apposito piano per la realizzazione del varo delle travi e degli impalcati, sulla base delle tipologie di materiale e delle tecniche prescelte, indicante le aree di stoccaggio delle travi e degli impalcati e la posizione delle gru per la loro movimentazione. Tale piano dovrà inoltre indicare le sequenze delle operazioni ed il metodo di varo.
- Durante le operazioni di calo / sollevamento di materiali e/o attrezzature, sul fondo scavo non dovrà essere presente alcun addetto.
- In caso di eventi meteorologici avversi o di piogge prolungate, i lavori (di fondazione), dovranno essere sospesi e l'area di lavoro dovrà essere messa in sicurezza.
- Per i sotto-attraersamenti previsti si dovrà tener conto dei monitoraggi dettati dai progettisti.
- Le attività sulle coperture dovranno svolgersi con dispositivi di protezione collettiva quali parapetti ed in alternativa di DPI anticaduta.

- Proteggere i ferri di attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso.
- Ribattere i chiodi sporgenti dai casseri non appena ultimato il disarmo.
- Prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo.
- Nelle operazioni di getto, le tubazioni di scarico dell'autopompa dovranno essere accoppiate verificando l'integrità dei sistemi meccanici di fissaggio con particolare attenzione all'imbrattamento per incrostazioni di residui cementizi; inoltre, esse dovranno essere adeguatamente bloccate o sostenute in modo da evitare spostamenti repentini o colpi di frusta dovuti alla pressione del getto.
- Utilizzare idonei DPI che garantiscano la protezione dal contatto e dalla proiezione di schizzi di cls, che contiene additivi chimici (schermi facciali, casco, tuta in tyvek e stivali in gomma).
- Mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.
- Iniziare i lavori di disarmo solo dopo l'autorizzazione del Direttore del Cantiere.
- Le attività di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento dovranno essere svolte rispettando la distanza prescritta dai conduttori sotto tensione (art. 83 del D. Lgs.81/08):
- Non possono essere eseguiti lavori non elettrici in vicinanza di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla tabella 1 dell'allegato IX, salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi. Si considerano idonee ai fini di cui al comma 1 le disposizioni contenute nelle pertinenti norme tecniche.

| Un (kV) (Tensione nominale) | Distanza minima consentita (m) |
|-----------------------------|--------------------------------|
| ≤1 | 3 |
| 10≤Un≤30 | 3,5 |
| 30≤Un≤132 | 5 |
| >132 | 7 |

Tabella 2 Allegato IX del D. Lgs.81/08

- Le distanze indicate si intendono quelle di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali in movimento, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|-----------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 95 di 397 |

• Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:

- a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
- b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
- c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

• La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.

Comunque, prima di iniziare ogni attività deve essere svolta una ricognizione da parte dell'impresa Affidataria dei luoghi di lavoro al fine di individuare la presenza di eventuali ulteriori servizi elettrici aerei o interrati e stabilire le idonee precauzioni per evitare possibili contatti diretti o indiretti con elementi in tensione.

3.11 INTERVENTO I_05 – FABBRICATI E PIAZZALI

Nel seguito si riporta una tabella riepilogativa di tutti i fabbricati e i piazzali previsti:

| FABBRICATI DI LINEA | WBS fabbricati | WBS piazzali | DESCRIZIONE | MACROFASE | LOTTO |
|------------------------------|----------------|--------------|---|-------------|-----------|
| | FA01 | PT01 | Fabbricato IS: PP/ACC con servizi igienici - Stazione Fontanarossa | MACROFASE 1 | LOTTO 1.1 |
| | FA03 | PT02 | Fabbricato Tecnologico imbocco galleria lato Siracusa (LFM+TLC+Imp. sollevamento acqua) - Interramento PA-CT km 1+850 | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA04 | PT03 | Fabbricato Tecnologico imbocco galleria lato Catania (LFM+TLC+Imp. sollevamento acqua) - Interramento PA-CT km 1+880 | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA05 | PT04 | Fabbricato Energia Tipo E3 (Cabina MT) | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA06 | PT05 | Fabbricato IS: PP/ACC - Ramo CT-SR (fascio arrivi partenze) km 2+300 | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA07 | PT05 | Fabbricato Energia Tipo E3 (Cabina MT) - Ramo CT-SR (fascio arrivi partenze) km 2+300 | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA16 | PT07 | Cabina TE (Piazzale in Macrofase 1, fabbricato in macrofase 2) - ramo PA-SR km 2+670 | MACROFASE 2 | LOTTO 3 |
| FABBRICATI TERMINAL MERCÌ | WBS | WBS | DESCRIZIONE | MACROFASE | LOTTO |
| | FA08 | PT06 | Fabbricato IS: PP/ACC | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA09 | PT06 | Fabbricato Energia Tipo E3 (Cabina MT) | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA10 | PT06 | Officina | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA11 | PT06 | Rifornimento gasolio | MACROFASE 2 | LOTTO 3 |
| | FA 12 | PT06 | Gate ingresso | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA13 | PT06 | Uffici | MACROFASE 2 | LOTTO 3 |
| | FA14 | PT06 | Fabbricato VFF | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA17 | PT06 | Fabbricato Energia | MACROFASE 1 | LOTTO 2 |
| | FA15 | PT06 | Ribalta Ferro-Gomma (MACROFASE 2) | MACROFASE 2 | LOTTO 3 |

Oggetto di questo elaborato sono i fabbricati relativi alla macrofase 1.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| Costruzione dei fabbricati | |
|--|-------------------------|
| - scavo di sbancamento e di preparazione dell'area | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - scavo di fondazione | MOV TER 05 |
| - realizzazione fondazioni | CA FDZ 01 |
| - realizzazione elevazioni | CA ELE 01 |
| - realizzazione vespai | CA PRO 07 MOV TER 08 |
| - realizzazione solai | CA ORZ 01 |
| - getto dei massetti delle pendenze | CA PRO 07 |

| | |
|---|--|
| - posa delle impermeabilizzazioni | OA IMP 01 |
| - realizzazione tamponature | OA TAM 03 |
| - posa dei cavidotti e delle tubazioni impiantistiche | IMP ELE 09 IMP IDR 01 |
| - realizzazione pavimenti | OA PAV 01 |
| - realizzazione intonaci | OA FIN 01 |
| - infilaggio dei cavi elettrici | IMP ELE 11 |
| - posa infissi | OA TAM 06 |
| - tinteggiature | OA FIN 02 |
| - posa delle apparecchiature impiantistiche | IMP ELE 08 IMP ELE 17 IMP ELE 33 IMP IDR 07 |
| <u>Piazzale (basamenti, tubazioni, canalizzazioni, recinzione, cancelli e viabilità):</u> | |
| - costruzione fondazioni tralicci, pali e supporti apparecchiature di piazzale | OO CC 16 |
| - costruzione fondazioni torri faro illuminazione piazzale | OO CC 16 |
| - realizzazione canalizzazioni Bt e Mt in piazzale | IMP SSE 02 |
| - posa pozzetti per la linea Bt e Mt in piazzale | IMP SSE 03 |
| - posa di tubazioni e pozzetti per fognature e smaltimento acque meteoriche | IMP IDR 08 |
| <u>Impianti in opere civili (idrico sanitario, elettrico e speciali):</u> | |
| - posa tubazioni in acciaio | IMP IDR 01 |
| - posa tubazioni in materiale plastico per scarico acque | IMP IDR 10 |
| - schermature idriche – scarico per servizi igienici | IMP IDR 11 |
| - installazione apparecchi sanitari | IMP IDR 07 |
| - allaccio utenze e sanitari | IMP IDR 05 |
| - prova di tenuta idraulica | IMP IDR 06 |
| - montaggio supporti, tubazioni e canalette | IMP ELE 18 |
| - posa tubazioni in materiale plastico | IMP ELE 19 |
| - posa cavi bt | IMP ELE 20 |
| - installazione quadri elettrici di distribuzione | IMP ELE 21 |
| - allacciamenti o interventi su quadri elettrici | IMP ELE 22 |
| - posa corpi illuminanti e prese | IMP ELE 23 |
| - connessione e cablaggi | IMP ELE 24 |
| - montaggio supporti, tubazioni e pezzi speciali | IMP ELE 25 |

| | |
|---|------------|
| - posa apparecchiature e collegamenti | IMP ELE 26 |
| - impianto rilevazione incendi | IMP ELE 27 |
| - impianto antintrusione | IMP ELE 28 |
| <u>Opere elettromeccaniche in Piazzale:</u> | |
| - realizzazione maglia di terra | IMP SSE 02 |
| - montaggio carpenterie: supporti e strutture | IMP SSE 02 |
| - assemblaggio apparecchiature at e/o mt | IMP SSE 11 |
| - esecuzione tesate aeree | IMP SSE 12 |
| - esecuzione connessioni at/mt in tubi o conduttori rigidi | IMP SSE 03 |
| - installazione armadi morsettiere | IMP SSE 14 |
| - posa di torre faro | IMP ELE 29 |
| <u>Opere elettromeccaniche in fabbricato:</u> | |
| - realizzazione celle raddrizzatori | IMP SSE 16 |
| - installazione celle alimentatori/misure 3 kv cc | IMP SSE 17 |
| - posa tubazioni, passerelle e supporti | IMP SSE 18 |
| - posa di protezioni in carpenteria metallica | IMP SSE 19 |
| - posa sbarre/tondo in rame | IMP SSE 20 |
| - esecuzione impianto di terra | IMP SSE 21 |
| - posa apparecchiature mt e/o bt | IMP SSE 22 |
| - installazione quadri elettrici | IMP SSE 23 |
| - allacciamenti o interventi su quadri elettrici | IMP SSE 24 |
| - posa cavi mt/bt in cunicoli/tubazioni | IMP SSE 25 |
| - posa cavi mt/bt in passerella | IMP SSE 26 |
| - esecuzione terminali mt/bt | IMP SSE 27 |
| - connessioni e cablaggi | IMP SSE 28 |
| - collegamento negativo TE e montaggio casse induttive | IMP SSE 31 |
| - prove e verifiche a vista e strumentali | IMP SSE 32 |
| - prove e verifiche impianti | IMP SSE 33 |
| <u>Realizzazione della vasca di accumulo e del locale di pompaggio:</u> | |
| - scavo di preparazione dell'area | MOV TER 02 |
| - scavo di fondazione | OP IDR 01 |
| - stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 12 |

| | |
|---|--------------------------|
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - realizzazione delle solette di base | CA FDZ 06 |
| - realizzazione delle pareti in c.a. | CA ELE 01 |
| - realizzazione dei solai di copertura | CA ORZ 01 |
| - posa dell'impermeabilizzazione della vasca | CA IMP 01 |
| - trattamento delle pareti interne della vasca con vernice cementizia | OA FIN 02 |
| <u>Realizzazione degli impianti dei fabbricati di servizio, della vasca di accumulo e del locale di pompaggio</u> | |
| - posa delle reti idriche | IMP IDR 01 |
| - posa dei sanitari | IMP IDR 07 |
| - posa dei cavidotti | IMP ELE 09 |
| - posa dei pozzetti d'ispezione | IMP ELE 10 |
| - infilaggio dei cavi delle reti elettriche e telefoniche | IMP ELE 11 |
| - posa delle prese e dei corpi illuminanti | IMP ELE 33 |
| - esecuzione degli impianti di terra | ORG CAN 11 |
| - installazione dell'impianto di pompaggio nella vasca di accumulo | IMP IDR 04 |
| - esecuzione degli allacciamenti | IMP IDR 03 |
| - prove e verifiche degli impianti | IMP ELE 15 |
| <u>Posa della centrale di comando e controllo degli impianti in galleria:</u> | |
| - posa degli apparecchi di campo | IMP ELE 17 |
| - posa della centralina di comando e controllo | IMP ELE 13 |
| - posa delle cabine elettriche per gli impianti in galleria | IMP ELE 08 IMP ELE 13 |
| - posa delle apparecchiature della centrale TT-DS (postazione microfonica e sistema di interfaccia) | IMP ELE 13 |
| - esecuzione degli allacciamenti | IMP ELE 07 |
| - esecuzione prove e verifiche | IMP TEL 07 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 100 di 397 |

- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- L'esecuzione delle opere civili sopra descritte dovrà svolgersi nel rispetto delle prescrizioni contenute nella Sezione Generale par. 6.5 "*Lavori di sbancamento e movimento terra*", par. 6.11 "*opere in elevazione*";
- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate con le recinzioni del tipo prescritto, e regolarizzate in piano al fine di consentire manovre sicure
- Il fronte dell'area di lavoro su strada dovrà essere preventivamente protetto mediante posa di new jersey di tipo stradale, e la presenza del cantiere dovrà essere segnalata con le modalità dettate dal D. Lgs. 285/92 art. 21 e dal D.P.R. 495/92 artt.30-31 (nuovo codice della strada); le maestranze impegnate in questa posizione dovranno indossare indumenti ad alta visibilità
- I fronti del cantiere prospicienti dislivelli dovranno essere protetti dalla caduta mediante la posa di parapetti se aree di lavoro o pedonali, mediante guard-rail o new jersey se aree di manovra o carrabili
- Le attività di costruzione del fabbricato dovranno essere sospese al momento della posa di pozzetti e tubazioni (in prossimità del fabbricato);

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 101 di 397 |

- Le lavorazioni di movimentazione del terreno comportano la presenza di diversi mezzi meccanici, che possono interferire tra di loro. Al fine di prevenire i rischi di incidenti tra automezzi e di investimento dei lavoratori durante la movimentazione del terreno non devono essere eseguiti altri lavori che comportino la presenza di mano d'opera nella zona di intervento dei mezzi d'opera e di trasporto.
- Solo al completamento della struttura del fabbricato potrà essere completata la posa della maglia di terra.
- Nelle operazioni di montaggio di strutture prefabbricate, deve essere impedito anche mediante delimitazione dell'area, la sosta e/o il transito di uomini e mezzi nel raggio di azione del braccio della autogrù più un franco dovuto alla dimensione del prefabbricato movimentato
- Nell'assemblaggio dei componenti impiantistici previsti nel presente intervento dovranno essere rispettate le normali cautele secondo quanto indicato nelle relative schede di sicurezza;
- Per tutte le attività lavorative da svolgersi in posizioni sopraelevate ($h > 2.00$ m) dovranno essere posizionati idonei parapetti di altezza minima pari ad 1.20m e formati da tre tavole longitudinali: superiore, mediana ed inferiore (con funzione di tavola fermapiede).
- Al fine di evitare pericolose sovrapposizioni tra squadre impegnate in lavorazioni diverse, e considerata l'impossibilità di separare le maestranze, le lavorazioni all'interno del fabbricato dovranno essere svolte una di seguito all'altra secondo la seguente successione:
 1. posa cavidotti e tubazioni per impianti;
 2. realizzazione intonaci;
 3. posa in opera pavimenti e rivestimenti;
 4. posa infissi;
 5. realizzazione impianto l.f.m.;
 6. realizzazione impianto idrico sanitario;
 7. esecuzione tinteggiature;
 8. posa delle apparecchiature.
- Il CSP di fase Esecutiva, sulla base della Progettazione esecutiva ed in particolare del cronoprogramma esecutivo dei lavori, dovrà verificare le reali sequenze di lavorazione e risolvere le eventuali interferenze residue.
- Per l'esecuzione delle lavorazioni qui descritte, l'Appaltatore dovrà fornire e mettere in opera tutti i materiali previsti con le modalità riportate sul Capitolato Tecnico Lavori Elettromeccanici nonché nella Prescrizione Tecnica per la realizzazione degli impianti di terra.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 102 di 397 |

- Per la realizzazione delle celle raddrizzatori e/o celle alimentatori/misure dovranno essere rispettate le seguenti misure:
 - i quadri dovranno essere opportunamente divisi onde limitarne peso ed ingombro;
 - i quadri dovranno essere posizionati utilizzando rulli metallici sui quali verranno fatti scorrere con ausilio di leve. Il percorso, preventivamente tracciato, dovrà essere privo di ostacoli;
 - i passaggi su cunicoli o pavimentazioni particolari dovranno essere opportunamente rinforzati;
 - dovrà essere previsto un adeguato numero di rulli per evitare la necessità di frequenti recuperi. Il personale addetto alla movimentazione eviterà di interporsi fra il quadro e ostacoli fissi quando il movimento è nella direzione di un ostacolo fisso. Ove possibile potranno essere usati carrelli a mano con martinetto idraulico.
 - Prima dell'installazione dei quadri elettrici di distribuzione deve essere verificato che gli stessi siano rispondenti alle norme CEI 17-13/4 e certificati dal fabbricante per iscritto.
 - L'esecuzione dei terminali MT/BT dovrà essere realizzata con condizioni climatiche favorevoli, assenza di pioggia e con bassa umidità.
 - L'Appaltatore, nelle fasi di prove e verifiche di impianto, che solitamente consistono in:
 - verifica dell'integrità dei cavi e del loro isolamento elettrico;
 - verifica degli interblocchi meccanici tra le apparecchiature AT, MT, BT e tra queste e le protezioni meccaniche;
 - alimentazione in BT dei servizi ausiliari;
 - prove in banco delle manovre, delle logiche di funzionamento, degli interblocchi elettrici di sicurezza, dei relè di protezione;
 - prove con alimentazione in MT dalla fornitura per parti successive di impianto fino alle linee di contatto.
- dovrà produrre un programma dettagliato delle stesse. A ciascuna prova / verifica dovrà essere associata l'analisi dei rischi e quindi sviluppate le relative procedure di esecuzione ed i relativi DPI e/o DPC da adottare.
- Proteggere i ferri di attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso.
 - Ribattere i chiodi sporgenti dai casseri non appena ultimato il disarmo.
 - Prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo.

- Nelle operazioni di getto, le tubazioni di scarico dell'autopompa dovranno essere accoppiate verificando l'integrità dei sistemi meccanici di fissaggio con particolare attenzione all'imbrattamento per incrostazioni di residui cementizi; inoltre, esse dovranno essere adeguatamente bloccate o sostenute in modo da evitare spostamenti repentini o colpi di frusta dovuti alla pressione del getto.
- Utilizzare idonei DPI che garantiscano la protezione dal contatto e dalla proiezione di schizzi di cls, che contiene additivi chimici (schermi facciali, casco, tuta in tyvek e stivali in gomma).
- Mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.
- Iniziare i lavori di disarmo solo dopo l'autorizzazione del Direttore del Cantiere.
- Le attività di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento dovranno essere svolte rispettando la distanza prescritta dai conduttori sotto tensione (art. 83 del D. Lgs.81/08):
- Non possono essere eseguiti lavori non elettrici in vicinanza di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla tabella 1 dell'allegato IX, salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi. Si considerano idonee ai fini di cui al comma 1 le disposizioni contenute nelle pertinenti norme tecniche.

| Un (kV) (Tensione nominale) | Distanza minima consentita (m) |
|-----------------------------|--------------------------------|
| ≤1 | 3 |
| 10≤Un≤30 | 3,5 |
| 30≤Un≤132 | 5 |
| >132 | 7 |

Tabella 3 Allegato IX del D. Lgs.81/08

- Le distanze indicate si intendono quelle di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali in movimento, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche.
- Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 104 di 397 |

- b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.
- Comunque, prima di iniziare ogni attività deve essere svolta una ricognizione da parte dell'impresa Affidataria dei luoghi di lavoro al fine di individuare la presenza di eventuali ulteriori servizi elettrici aerei o interrati e stabilire le idonee precauzioni per evitare possibili contatti diretti o indiretti con elementi in tensione.
- Nei lavori in quota si dovranno, quindi, predisporre opportune opere provvisorie (ponteggi, trabattelli, ecc.).

3.12 INTERVENTO I_07 – VIADOTTI, PONTI STRADALI E CAVALCAFERROVIA

Viadotti ferroviari

Più nel dettaglio nel seguito verranno sinteticamente illustrate le caratteristiche tecniche dei nuovi viadotti previsti in progetto.

Ponte VI01

L'opera è localizzata lungo la nuova bretella Catania-Siracusa in corrispondenza della intersezione con il torrente Buttaceto.

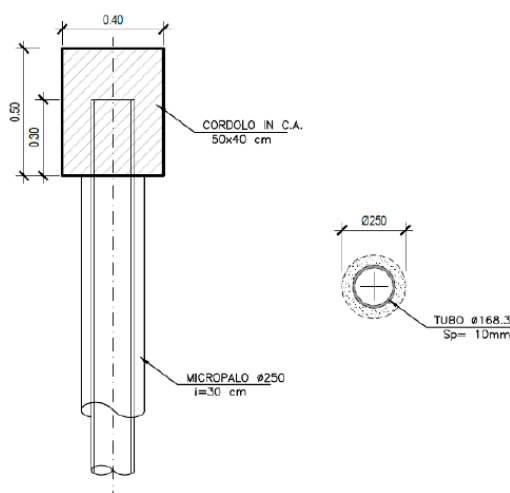


Sezione longitudinale dell'impalcato

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 105 di 397 |

Il viadotto è previsto a singolo binario dal km 1+275.24 (asse giunto spalla A) al km 1+355.25 (asse giunto spalla B) per uno sviluppo complessivo di 79.40m ed è costituito da un'unica campata isostatica di luce teorica 78.00m. Per poter rispettare il franco idraulico è stata utilizzata una campata in acciaio a via inferiore ad attacco diretto. Le spalle presentano una configurazione a paramento di spessore 2.50m e muri di risvolto per il contenimento del rilevato retrostante di spessore 1.20m. L'altezza massima delle spalle (escluso paraghiaia) è pari a 5.50m. La soletta superiore ove transita il treno ha uno spessore di 1.20 metri. Entrambe le spalle hanno in testa un paraghiaia di spessore 0.8m ed altezza di circa 1.70cm dalla testa muro frontale. Le fondazioni sono realizzate su pali di diametro 1.50m collegati in testa da una platea di spessore 2.20m. L'impronta in pianta ha dimensioni circa 25.30x11.80 metri.

Per lo scavo delle fondazioni, vista la vicinanza con le arginature del torrente Buttaceto, è necessario realizzare due paratie provvisionali di micropali. La paratia è costituita da micropali D250 ad interasse 30 cm e collegati da un cordolo in testa in c.a. delle dimensioni di 40x50 cm come riportato nel seguito:



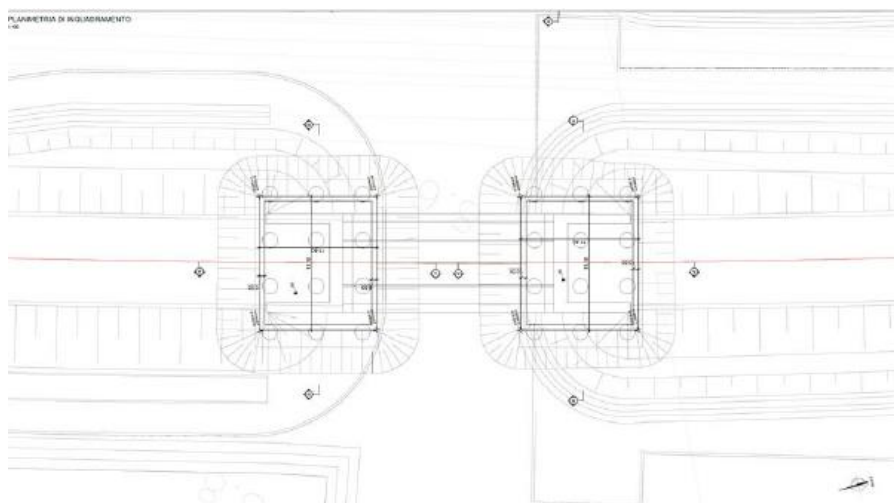
Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Ponte VI02

Il viadotto VI02 è previsto a singolo binario dal km 2+947.08 (asse giunto spalla A) al km 2+926.58 per uno sviluppo complessivo di 20.40m ed è costituito da un'unica campata isostatica di luce teorica 19.60m. Il suddetto viadotto attraversa un canale, con un'altezza del p.f. rispetto al terreno di circa 5m. Per poter rispettare il franco idraulico è stato utilizzato un impalcato a travi

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 106 di 397 |

metalliche incorporate nel getto di calcestruzzo. Le spalle sono realizzate in c.a. gettato in opera. La campata è realizzata con 12 travi metalliche HEM1000 di lunghezza 20.10 metri e poste ad interasse di 42 cm. La quota relativa al P.F.-sottotrave è pari a 1960mm. Gli apparecchi d'appoggio saranno del tipo ad acciaio-teflon. Le fondazioni sono realizzate da una platea di spessore 2.25 m su 12 pali di diametro Φ 1.50m lunghezza 41 m disposti ad un interasse di 4.5 metri su 3 file con quota testa palo a 3 m dal piano campagna.



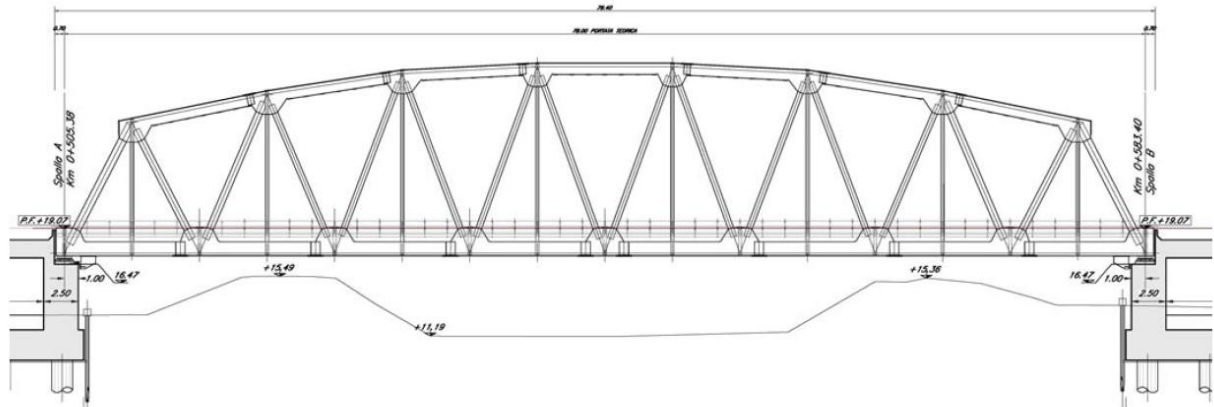
Planimetria ponte ferroviario VI02

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Ponte VI03

L'opera è localizzata lungo la nuova bretella di collegamento tra il fascio A/P ed il Terminal Merci in corrispondenza della intersezione con il torrente Buttaceto. Il viadotto è previsto a doppio binario dal km 0+505.38 (asse giunto spalla A) al km 0+583.40 (asse giunto spalla B) per uno sviluppo complessivo di 79.40m ed è costituito da un'unica campata isostatica di luce teorica 78.00m. Per poter rispettare il franco idraulico è stata utilizzata una campata in acciaio a via inferiore ad attacco diretto.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 107 di 397 |



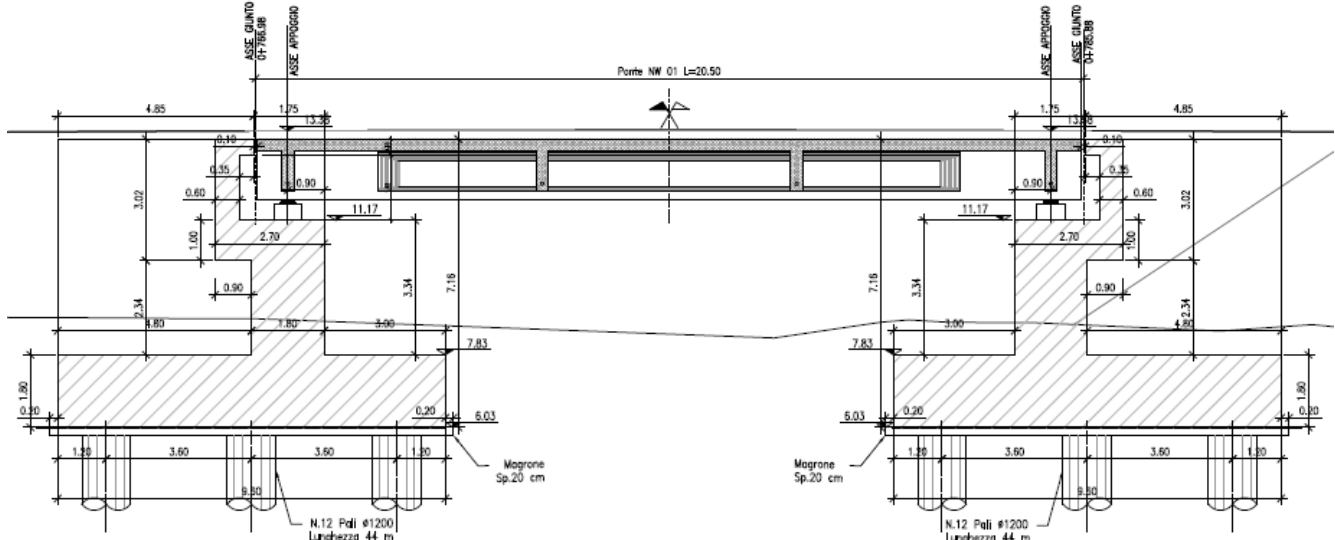
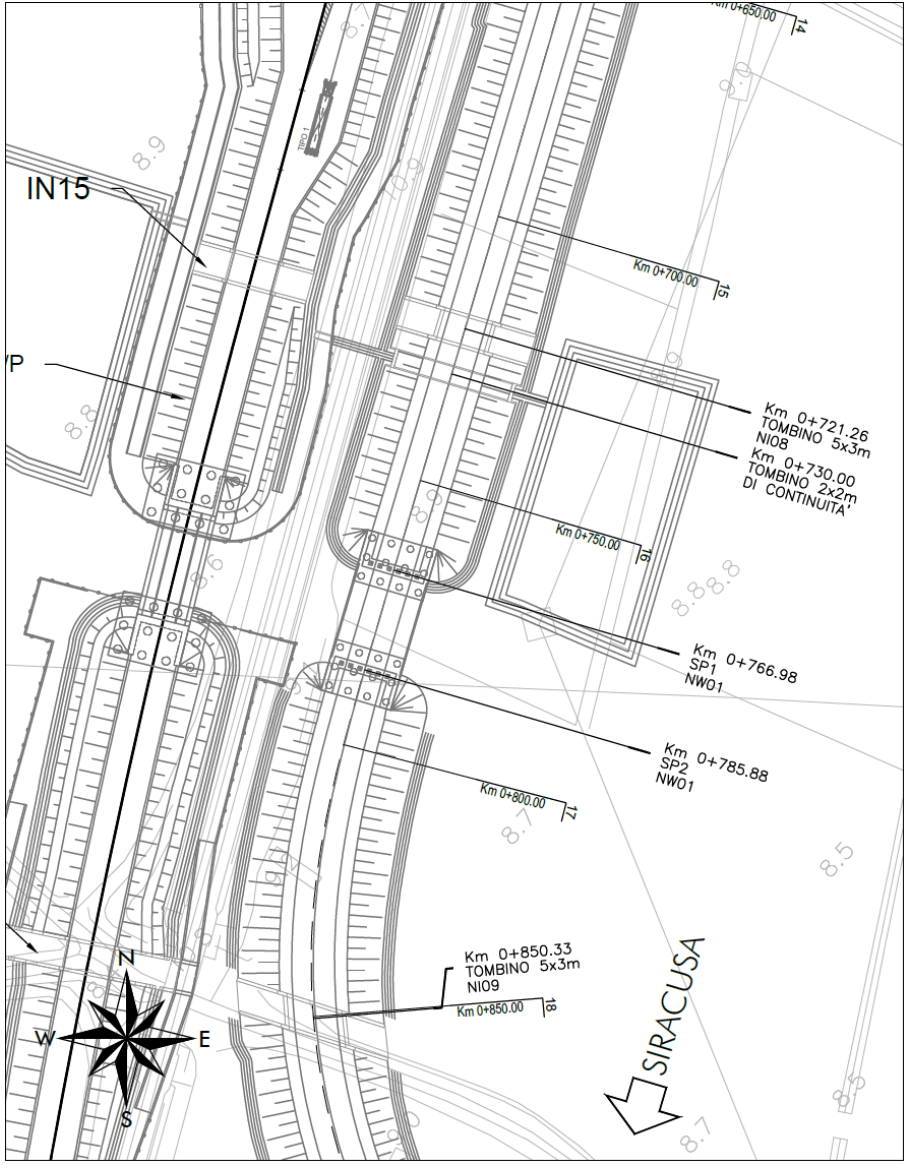
Sezione longitudinale dell'impalcato

Le spalle presentano una configurazione a paramento di spessore 2.50m e muri di risvolto per il contenimento del rilevato retrostante di spessore 1.20m. L'altezza massima delle spalle (escluso paraghiaia) è pari a 5.50m. La soletta superiore ove transita il treno ha uno spessore di 1.20 metri. Entrambe le spalle hanno in testa un paraghiaia di spessore 0.8m ed altezza di circa 1.70cm dalla testa muro frontale. Le fondazioni sono realizzate su pali di diametro 1.50m collegati in testa da una platea di spessore 2.20m. L'impronta in pianta ha dimensioni circa 30x16.30 metri. Per lo scavo delle fondazioni, vista la vicinanza con le arginature del torrente Buttaceto, è necessario realizzare due paratie provvisionali di micropali. La paratia è costituita da micropali D250 ad interasse 30 cm e collegati da un cordolo in testa in c.a. delle dimensioni di 40x50 cm.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Ponte stradale NW01

Il cavalcavia stradale NW01 consiste in un ponte di prima categoria che si sviluppa dalla progressiva Km 0+766.98 alla progressiva Km 0+785.88. L'impalcato è realizzato con un sistema di travi prefabbricate in cemento armato precompresso. L'impalcato calcolato è caratterizzato da una larghezza complessiva pari a 12.70 m. La struttura dell'impalcato si compone con 6 travi prefabbricate a T in c.a.p., aventi un interasse di 1.75 m e lunghezza pari a 20.40 m. Le spalle del viadotto NW01 sono realizzate in cemento armato ordinario. Risultano composte da un'elevazione dello spessore di 1.80 m, da una fondazione di spessore 1.80 m e da due muri d'ala di spessore 1.30 m. Il paraghiaia ha spessore 0.60 m. Le fondazioni sono su 12 pali di diametro 1.20 m e lunghezza 44 m.



Sezione trasversale Viadotto NW01

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 109 di 397 |

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

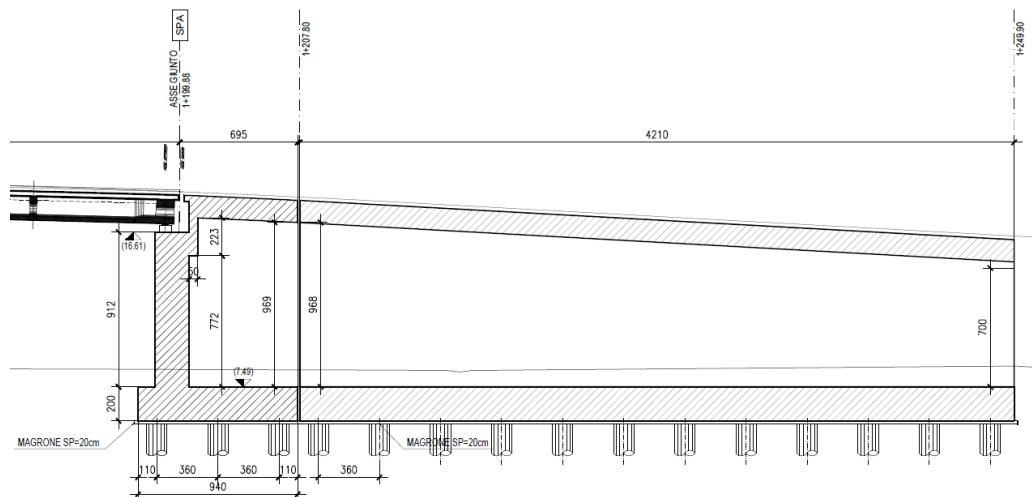
Cavalcaferrovia IV01-SL05

In particolare, trattasi della struttura in c.a. del ponte scatolare stradale SL05 di approccio al viadotto IV01 (ponte di prima categoria) e del viadotto IV01 stesso.

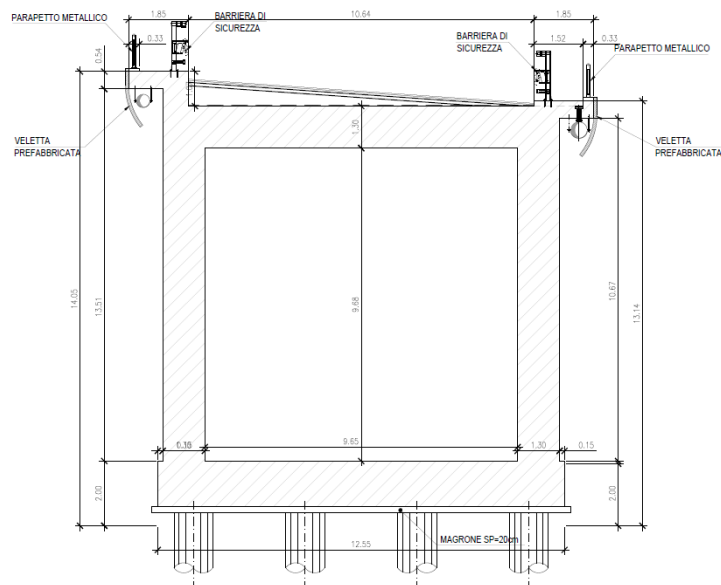
L'opera SL05, poi, è realizzata in cemento armato gettato in opera e poggia su un sistema di pali di diametro 1200 mm e posti ad interasse di 3.45 m. Lo spessore della soletta di fondo è pari a 140 cm, quello della soletta di copertura e quello dei piedritti è pari a 130 cm. I due sbalzi di destra e di sinistra hanno uno spessore di 54 cm.

L'impalcato viadotto IV01 è realizzato con un sistema di travi prefabbricate in cemento armato precompresso caratterizzato da una larghezza complessiva pari a 12.70 m ed ha una luce netta pari a circa 23.40 m. La struttura dell'impalcato si compone con 5 travi prefabbricate a V in c.a.p., aventi un interasse di 2.10 m e lunghezza pari a 24.40 m. Le spalle del viadotto IV01 sono realizzate in cemento armato ordinario. La pile del viadotto IV01 sono realizzate in cemento armato ordinario. Risultano composta da un fusto in

elevazione di dimensioni 2.0x5.0 m , da una fondazione di spessore 1.80 m e da un pulvino di altezza pari a 2.50 m. Le fondazioni sono su 12 pali di diametro 1.20 m e lunghezza 47 m.



Sezione longitudinale dello scatolare SL05



Sezione trasversale dello scatolare SL05

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione della macrofase avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| <u>REALIZZAZIONE PONTI – CAVALCAFERROVIA – VIADOTTI</u> | |
|---|------------|
| <u>Attività propedeutiche:</u> | |
| - livellamento del terreno | ORG CAN 06 |
| - esecuzione delle paratie di micropali | CA PRO 03 |
| - esecuzione delle paratie di pali | CA PRO 01 |
| - esecuzione del cordolo di testa | CA PRO 02 |
| - infissione palancole | OO CC 36 |
| - posa massi | MOV TER 20 |
| <u>Realizzazione dei diaframmi (eventuali):</u> | |
| - esecuzione dei diaframmi | CA PRO 13 |
| - esecuzione del cordolo di testa dei diaframmi | CA PRO 02 |
| - posa di uno strato di geotessile | MOV TER 11 |
| - rinterri | MOV TER 08 |
| <u>Realizzazione spalle:</u> | |
| - scavo di sbancamento fino alle quote di imposta delle fondazioni delle spalle | MOV TER 05 |

| | | |
|---|---|-----------------------------------|
| - | realizzazione paratie | CA PRO 01 CA PRO 03 |
| - | realizzazione fondazione diretta | CA FDZ 01 |
| - | casseratura e getto soles di fondazione spalle | CA PRO 07 OO CC 07 OO CC 08 |
| - | casseratura e getto muri delle spalle | CA PRO 07 |
| - | posa apparecchi di appoggio | OO CC 10 |
| - | posa ritegni sismici (longitudinale e trasversale) | OO CC 10 |
| <u>Realizzazione pile e pulvini:</u> | | |
| - | esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 05 |
| - | stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 10 |
| - | allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - | esecuzione di fondazioni dirette | CA FDZ 01 |
| - | jet grouting (eventuale) | SLAV-104 |
| - | pali di fondazione | FOND 03 CA PRO 01 CA PRO 02 |
| - | esecuzione strutture in elevazione (posa casseri, armature e getto cls) | CA PRO 07 |
| - | posa apparecchi di appoggio | OO CC 10 |
| - | posa ritegni sismici (longitudinale e trasversale) | OO CC 10 |
| <u>Realizzazione dell'impalcato dei viadotti/cavalcaferrovia:</u> | | |
| - | trasporto e scarico dei conci su piazzale di lavoro | OO CC 41 |
| - | assemblaggio delle travi con diaframmi intermedi e controventi | OO CC 40 |
| - | completamento verniciatura | OA FIN 03 |
| - | montaggio di completamento in opera con diaframmi intermedi e controventi | OA ELE 03 |
| - | varo travate con gru | OA TRV 01 OO CC 02 |
| - | getto della soletta in c.a. e posa muretti parabolast | CA PRO 07 |
| - | impermeabilizzazione | CA IMP 01 |
| - | stesa e rullatura dello strato di sub-ballast in conglomerato bituminoso | STR PAV 03 |
| - | posa dei parapetti | STR POS 02 |

Rischi specifici

- Ribaltamento e schiacciamento dei mezzi d'opera provocati dall'instabilità del piano di lavoro durante la realizzazione delle piazzole di lavoro;
- Ribaltamento della macchina dei micropali per improvviso cedimento del terreno di appoggio

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 112 di 397 |

- Esposizione al rumore e alle vibrazioni provocate da macchine utensili ed operatrici, quali macchina trivellatrice
- Rischi biologici derivanti da sostanze irritanti, nocive e inquinanti
- Caduta dall'alto degli addetti al posizionamento delle casseforme e dei ferri di armatura
- Caduta di materiale dall'alto dei pulvini ai danni degli addetti a terra
- Proiezioni di schizzi in fase di getto e irritazioni all'epidermide per contatto con sostanze irritanti quali cementi, additivi, antidisarmanti, ecc.
- Rischio di investimento durante il sollevamento, la movimentazione e la posa delle travate
- Rischi di crollo delle travate metalliche per il cedimento delle slitte di montaggio;
- Schiacciamento per caduta improvvisa delle travi dovuta il cedimento dei sistemi di ancoraggio e di sollevamento
- Rischio ribaltamento travi posizionate provvisoriamente sugli appoggi definitivi senza che siano stati ancora realizzati i traversi.
- Caduta dall'alto per l'utilizzo di trabatelli e ponteggi appoggiati su terreni franabili senza ancoraggi stabili (per il casseramento e il getto delle pareti e della soletta) durante la realizzazione del manufatto;
- Caduta di materiali dall'alto durante la realizzazione dei manufatti;
- Rischi connessi con la presenza di ferri di ripresa non coperti emergenti dai casseri in legno o metallici durante la realizzazione del manufatto;
- Rischio di investimento;
- Caduta dall'alto per scivolamento o perdita di equilibrio durante le lavorazioni di posa e di messa a livello delle travi metalliche, dei connettori travi-soletta e dell'aggancio dei traversi ovvero durante le lavorazioni di finitura del viadotto.
- Caduta di materiale dall'alto durante le lavorazioni sul viadotto.
- Bruciature, ustioni, inalazioni di sostanze irritanti durante la realizzazione dell'impermeabilizzazione del viadotto.
- Rischio annegamento
- Elettrocuzione
- Interferenza con l'esercizio ferroviario

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Il sistema di protezione dello scavo deve possedere caratteristiche di resistenza adeguate ad impedire il franamento delle pareti dello scavo. Tale sistema deve essere preventivamente

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 113 di 397 |

dimensionato da tecnico competente ed essere montato secondo gli schemi predisposti dall'Appaltatore.

- Si precisa che le prescrizioni individuate nel presente PSC devono essere verificate alla luce dell'effettiva situazione metereologica: piogge persistenti, gelo, presenza di acqua nello scavo, ecc., possono infatti modificare le caratteristiche di tenuta del terreno in cui si lavora.
- Le palancole devono sporgere di almeno 30 cm dal piano stradale e svilupparsi per tutta la profondità dello scavo.
- La movimentazione degli elementi di protezione dello scavo deve avvenire con l'ausilio di un apparecchio di sollevamento o di un escavatore omologato, con prelievo del carico direttamente dall'autocarro o da un'area di deposito preventivamente individuata.
- Prima di iniziare il sollevamento dei carichi controllare che le imbracature siano realizzate a regola d'arte, con materiale integro, con tiranti a coefficiente di sicurezza rispetto al carico da sollevare, verificare lo stato d'usura di ganci e la portata massima consentita.
- Per un corretto utilizzo per le brache in funi di acciaio fare riferimento alla Norma EN 13411-2.
- Le manovre di sollevamento e posizionamento carichi dovranno essere effettuate in modo che si eviti il passaggio dei carichi sospesi sopra i lavoratori e sopra i punti dove l'eventuale caduta del carico possa costituire pericolo.
- Tutti gli addetti non devono sostare sotto il raggio d'azione dell'autogrù e del suo carico.
- Sia il gancio di sollevamento dell'autogrù che quelli delle funi o catene metalliche di sollevamento devono avere il dispositivo di sicurezza contro lo sganciamento accidentale del carico.
- I mezzi di sollevamento e di imbracatura devono riportare chiaramente indicata la portata massima ammessa in rapporto alle condizioni di uso.
- La portata delle brache deve essere adeguata al carico, tenendo conto anche delle variazioni in base al sistema di imbracatura adottato.
- Il manovratore deve essere informato sul peso dei carichi da sollevare, o lo stesso deve essere chiaramente indicato e visibile su quelli più rilevanti.
- Prima dell'impiego dei mezzi di sollevamento, il manovratore, quale responsabile della scelta degli stessi in base al carico da sollevare, deve controllarne lo stato di manutenzione.
- L'imbracatura deve essere eseguita su specifiche disposizioni del manovratore, in modo tale da avere il carico equilibrato, per evitare il rischio di rotazioni incontrollate e facilitare le operazioni di posa.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 114 di 397 |

- Durante le operazioni di sollevamento devono essere fatte allontanare a distanza di sicurezza tutte le persone presenti; l'eventuale transito di persone o automezzi nella zona esposta a rischio di caduta di materiali deve essere temporaneamente bloccato.
- Il sollevamento dei pannelli in adiacenza a percorsi pedonali dovrà essere svolto mediante l'ausilio di funi guida.
- Durante la posa delle armature, nessun operatore dovrà trovarsi all'interno dello scavo in posizione non protetta dalle armature stesse, né in prossimità dei fronti dello scavo, che andranno comunque profilati secondo l'angolo di natural declivio.
- I lavori che comportano sollevamento di elementi non dovranno essere svolti in presenza di vento o cattive condizioni meteorologiche che possano ridurre la visibilità o far oscillare troppo il carico.
- A seguito di forti piogge, gelo, prolungata siccità o, in generale, cattive condizioni meteorologiche che possano influenzare le caratteristiche di tenuta del terreno, è necessario eseguire opportune verifiche prima della ripresa dei lavori.
- Per garantire la salubrità dell'aria nella trincea e la sicurezza dei lavoratori dal rischio incendio o esplosione, si dovrà disporre all'occorrenza di strumenti di rilevazione di gas nocivi o esplosivi.
- Per gli scavi di sbancamento relativi alle strutture di fondazione con profondità superiore a 1.50m, dovranno essere posizionati idonei parapetti 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 e il divieto di oltrepassare la bandella. I parapetti saranno preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.00m.
- Durante l'esecuzione dei pali si dovranno preparare le aree sia per l'accesso dei mezzi d'opera sia per le delimitazioni delle stesse garantendo la corretta segnalazione in modo da evitare la presenza di non addetti. Si dovrà procedere rispettando le fasi realizzative sequenziali non creando interferenze tra aree adiacenti mantenendo opportune distanze atte a garantire la movimentazione dei mezzi d'opera impiegati. Prevedere un'area di stoccaggio delle gabbie che rispetti disposizione e accatastamento atto ad evitare crolli o ribaltamenti.
- Preliminarmente alla realizzazione delle opere in progetto, l'appaltatore dovrà provvedere alla realizzazione di rilevati provvisori e l'installazione delle idonee opere di protezione delle aree oggetto di realizzazione delle fondazioni come indicato dal progettista.

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 115 di 397 |

- Le attività di trivellazione, per la realizzazione dei pali, dovranno essere precedute dalla verifica della stabilità del piano di lavoro e delle apparecchiature di perforazione stesse.
- L'Appaltatore nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà progettare gli accessi alle aree di lavoro.
- L'appaltatore, in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle tecniche ed attrezzature prescelte, dovrà altresì indicare, le modalità di ingresso e uscita dai pozzi (di fondazione) di maestranze e attrezzature, l'attrezzatura prevista, il metodo di trasporto dello smarino all'esterno del pozzo e da qui sino a scarica.
- L'Appaltatore nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà redigere apposito piano per la realizzazione del varo delle travi e degli impalcati, sulla base delle tipologie di materiale e delle tecniche prescelte, indicante le aree di stoccaggio delle travi e degli impalcati e la posizione delle gru per la loro movimentazione. Tale piano dovrà inoltre indicare le sequenze delle operazioni ed il metodo di varo.
- Durante le operazioni di sollevamento delle travi in c.a.p. o degli elementi metallici costituenti gli impalcati, sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- 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.
- L'area di cantiere dovrà essere preventivamente picchettata e delimitata e, successivamente, segregata con le recinzioni prescritte per impedire l'accesso ai non addetti ai lavori. Le suddette recinzioni inoltre, dovranno avere la necessaria caratteristica di insormontabilità.
- Le aree di lavoro in elevazione dovranno essere opportunamente protette mediante installazione di parapetti di altezza non inferiore a m. 1,10 dotati di correnti superiore ed inferiore e tavola fermapiede. Laddove risulti impossibile installare solidamente un parapetto con le predette caratteristiche, l'operatore in elevazione dovrà essere vincolato con idonea imbracatura ad una fune di ritenuta ancorata ad un punto fisso.
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dall'esecuzione di scavi, si faccia riferimento a quanto indicato nella Sezione Generale, in particolare al paragrafo "Seppellimento e sprofondamento" e "Lavori di sbancamento e movimento terra".
- Negli scavi con profondità maggiori di 1.5m, quando la consistenza del terreno non dia sufficienti garanzie di stabilità e non si possano realizzare le pareti dello scavo con pendenza di 45°, si dovranno eseguire armature a garanzia del franamento delle pareti.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 116 di 397 |

- Nell'esecuzione di lavori in elevazione, dovrà essere evitata la presenza di uomini e mezzi sotto la postazione di lavoro, mediante l'installazione di idonee delimitazioni. Il rischio di caduta oggetti dovrà essere segnalato su tale delimitazione.
- Durante la fase di trivellazione, per la realizzazione dei pali, gli addetti dovranno far uso dei DPI ed in particolar modo degli otoprotettori, inoltre durante tale fase dovranno allontanarsi dal mezzo in azione.
- In caso di eventi meteorologici prolungati i lavori dovranno essere sospesi e si dovrà provvedere alla messa in sicurezza di mezzi ed attrezzature.
- Qualora si verificassero eventi meteorologici prolungati la ripresa delle attività lavorative dovrà essere preceduta da un'attenta verifica della stabilità delle scarpate di tutte le aree di lavoro, provvedendo alla rimozione e riprofilatura delle parti instabili.
- Nella fase di bloccaggio delle strutture metalliche (cassaforma) per la realizzazione delle pile e dei pulvini i lavoratori dovranno operare dal cestello.
- Per pile molto alte eseguire il getto in più fasi.
- Prima di movimentare la cassaforma bisogna aver cura di delimitare l'area sottostante ed utilizzare i punti di aggancio della cassaforma.
- Durante la realizzazione delle pile devono essere utilizzati specifici impalcati e ponteggi per consentire l'accessibilità in quota in sicurezza dei lavoratori nelle varie fasi di realizzazione.
- L'accesso dei mezzi per l'approvvigionamento del calcestruzzo sarà regolato da specifica procedura in cui siano indicate le aree di sosta, di manovra e le priorità di accesso o uscita dall'area dei lavori.
- Occorre prevedere una zona di stoccaggio delle casseforme che non interferisca con le lavorazioni.
- I parapetti dell'impalcato devono essere montati prima del varo stesso e devono essere realizzati con tavola fermapiede, corrente intermedio e corrente superiore.
- Prima del varo del cassone si devono predisporre ponti di lavoro. L'accesso a tali ponti deve avvenire tramite scale a torre opportunamente ancorate alle pile.
- Durante il montaggio di completamento in opera con diaframmi intermedi e controventi gli addetti dovranno essere dotati di cinture di sicurezza debitamente ancorate.
- Per tutte le attività che si svolgono a quote superiori a 2 m (solidarizzazione delle travi, getti di completamento, montaggio di completamento in opera con diaframmi intermedi e controventi, ecc.) si dovranno preventivamente realizzare parapetti di protezione od opere

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 117 di 397 |

provvisionali. Qualora non sia possibile garantire tali misure occorre che gli operatori si assicurino, mediante imbracatura di sicurezza, a parti solide della struttura.

- Predisporre, in prossimità dell'area di varo, un anemometro per la misurazione della velocità del vento. Se la velocità, durante le attività di montaggio, supera i limiti imposti dal libretto d'uso e manutenzione della macchina bisogna sospendere le lavorazioni.
- Prima di iniziare il sollevamento dei carichi controllare che le imbracature siano realizzate a regola d'arte, con materiale integro, con tiranti a coefficiente di sicurezza rispetto al carico da sollevare, verificare lo stato d'usura di ganci e la portata massima consentita.
- Le manovre di sollevamento e posizionamento carichi dovranno essere effettuate in modo che si eviti il passaggio dei carichi sospesi sopra i lavoratori e sopra i punti dove l'eventuale caduta del carico possa costituire pericolo.
- Le travi da varare verranno trasportate con automezzo dall'area di stoccaggio fino all'area di varo, tale percorso deve avvenire su pista di cantiere.
- Durante l'attività di sollevamento e varo, utilizzando una sola autogrù, la trave dovrà essere guidata da terra mediante l'utilizzo di funi, avendo cura che gli operatori siano a distanza di sicurezza.
- Il getto della soletta in cls d'impalcato dovrà essere eseguito previa posa di parapetti, preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei, ancorati alla trave in c.a.p. laterale aventi un'altezza minima di 1.20m.
- Per i lavori in fregio o in prossimità del corso d'acqua, il rischio di caduta in acqua deve essere evitato con procedure di sicurezza specifiche; per cui:
 - coloro che devono accedere in prossimità dell'alveo per l'esecuzione dei lavori devono essere forniti di idonei dispositivi di protezione individuale (stivali in gomma a tutta gamba, giubbotti di salvataggio a funzionamento automatico, ecc.);
 - per i lavori da eseguire al di sopra dell'acqua ad una certa altezza da essa o al suo livello, le cadute di persone nell'acqua vanno impedito mediante parapetti applicati all'opera; in assenza di parapetti o come supplemento di sicurezza possono essere applicate imbracature di sicurezza e/o giubbotti di salvataggio a funzionamento automatico (galleggiabilità intrinseca o autogonfiabili).
- Si dovranno dotare le aree di lavoro di pompe di aggotamento in modo da evacuare eventuali venute d'acqua nelle aree stesse.
- Data l'ubicazione di alcune aree di lavoro in prossimità di alvei e il rischio d'invasione d'acqua delle stesse aree, lo svolgimento delle attività lavorative dovrà avvenire in stretto

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 118 di 397 |

coordinamento con gli Enti di gestione delle stazioni pluviometriche e di monitoraggio del bacino idrico alimentante il torrente. In modo da conoscere preventivamente l'entità di eventuali precipitazioni meteoriche o la possibilità di esondazione del corso d'acqua e disporre l'interruzione di tutte le lavorazioni a rischio.

- Gli ambiti operativi in prossimità delle rive ed all'interno degli alvei ove si realizzano le fondazioni/elevazioni dei viadotti devono essere mantenuti liberi da depositi di materiali, macchine e attrezzature che non siano strettamente necessari per l'esecuzione dei lavori. Pertanto, non sono ammessi accumuli di materiali di risulta; l'appaltatore dovrà organizzare un programma di smaltimento quotidiano in modo da allontanare tutti i materiali di scarto ed i rifiuti di ogni tipo che in caso di esondazione possano essere trascinati nei corsi d'acqua con danni considerevoli per l'ecosistema, oltre che per la sicurezza di persone e strutture pubbliche e private.
- Qualora si verifichi una esondazione la ripresa delle attività lavorative dovrà essere preceduta da un'attenta verifica della stabilità delle scarpate di tutte le aree di lavoro, provvedendo alla rimozione e riprofilatura delle parti instabili.
- Se le aree di lavoro sono ubicate nell'alveo del fiume, lo svolgimento delle attività lavorative dovrà comunque avvenire nei periodi di magra dei corsi d'acqua. L'Appaltatore nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà progettare gli accessi alle aree di lavoro.
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dall'esecuzione dei lavori in prossimità dell'alveo/in alveo, si faccia riferimento al Capitolo 2 della Sezione Generale, in particolare al paragrafo 2.2.1.
- L'appaltatore, in fase di progettazione esecutiva, sulla base delle tecniche ed attrezzature prescelte, dovrà altresì indicare, le modalità di ingresso e uscita dai pozzi (di fondazione) di maestranze e attrezzature, l'attrezzatura prevista, il metodo di trasporto dello smarino all'esterno del pozzo e da qui sino a discarica.
- Durante la realizzazione dei pozzi (di fondazione), l'Appaltatore dovrà rendere disponibile un preposto sul ciglio di scavo (in posizione sicura oltre il parapetto), con funzione di coordinamento e collegamento con gli addetti sul fondo scavo; il preposto, nonché gli addetti sul fondo scavo dovranno essere dotati di radio ricetrasmittenti idonee alla comunicazione tra loro e con il personale addetto all'emergenza.
- Sul fondo scavo dovrà essere collocato in posizione sempre accessibile un sistema di segnalazione dell'emergenza in collegamento con il ciglio scavo e con il personale addetto all'emergenza.

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 119 di 397 |

- Durante le operazioni di calo / sollevamento di materiali e/o attrezzature, sul fondo scavo non dovrà essere presente alcun addetto.
- In caso di eventi meteorologici avversi o di piogge prolungate, i lavori ai pozzi (di fondazione), dovranno essere sospesi e l'area di lavoro dovrà essere messa in sicurezza.
- Tenuto conto delle attività all'interno dei pozzi (di fondazione), al fine di garantire un pronto recupero del personale in caso di emergenza, si dovrà avere un mezzo d'opera tale da consentire il sollevamento in sicurezza utilizzando dotazioni quali sedie o specifica barella. La via d'esodo comunque dovrà essere garantita tramite specifici trabattelli o scale di cantiere.
- L'Appaltatore nell'ambito della progettazione esecutiva dovrà redigere apposito piano per la realizzazione del varo in base alle diverse tipologie di viadotto da realizzare e sulla base delle tipologie di materiale e delle tecniche prescelte. Nel piano dovranno essere indicate le aree di stoccaggio delle travi e degli impalcati e la posizione dei mezzi di sollevamento per la loro movimentazione. Tale piano dovrà inoltre indicare le sequenze delle operazioni ed il metodo di varo; in particolare dovrà descrivere la modalità e la successione delle operazioni da eseguire.
- La zona interessata dalle attività di esecuzione del viadotto dovrà essere delimitata per prevenire il passaggio od il transito di non addetti alla lavorazione.
- L'operazione dovrà essere interrotta in caso di vento o di cattive condizioni meteorologiche che possano ridurre la visibilità o far oscillare troppo il carico.
- Le attività di varo dovranno essere coordinate da un lavoratore a terra (tecnico di comprovata esperienza), che dovrà potere comunicare con l'addetto all'autogrù tramite radio ricetrasmittente o segnali gestuali. Entrambi tali lavoratori dovranno comunque conoscere i segnali gestuali convenzionali riportati dal D.lgs. 81/08. Le attività dovranno essere sospese qualora per qualsiasi motivo si interrompano le comunicazioni tra i due (a causa ad esempio di un guasto dell'apparecchio ricetrasmittente e dell'impossibilità di contatto visivo e quindi di comunicazione gestuale).
- Tutti gli addetti non devono sostare sotto il raggio d'azione dell'autogrù e del suo carico.
- Nel posizionamento finale della trave gli addetti potranno intervenire solo quando la trave si troverà in posizione prossima alla posizione finale.
- Tutti gli addetti non devono sostare sotto il raggio d'azione dell'autogrù e del suo carico.
- Nel posizionamento finale della trave gli addetti potranno intervenire solo quando la trave si troverà in posizione prossima alla posizione finale.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 120 di 397 |

- In tutte le posizioni sopraelevate non protette da parapetti i lavoratori dovranno indossare imbragatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Le travi metalliche e tutte le altre attrezzature devono essere trasportate nella zona di lavoro e depositate in modo tale da evitare il rischio di rovesciamento accidentale o costituire rischio di urto o intralcio alla circolazione.
- Sia il gancio di sollevamento dell'autogrù che quelli delle funi o catene metalliche di sollevamento devono avere il dispositivo di sicurezza contro lo sganciamento accidentale del carico.
- I mezzi di sollevamento e di imbracatura devono riportare chiaramente indicata la portata massima ammessa in rapporto alle condizioni di uso.
- La portata delle brache deve essere adeguata al carico, tenendo conto anche delle variazioni in base al sistema di imbracatura adottato.
- Il gruista deve essere informato sul peso dei carichi da sollevare, o lo stesso deve essere chiaramente indicato e visibile su quelli più rilevanti.
- Prima dell'impiego dei mezzi di sollevamento, il gruista, quale responsabile della scelta degli stessi in base al carico da sollevare, deve controllarne lo stato di manutenzione.
- L'imbracatura deve essere eseguita su specifiche disposizioni del gruista, in modo tale da avere il carico equilibrato, per evitare il rischio di rotazioni incontrollate e facilitare le operazioni di posa, al carico potranno essere applicate delle funi tessili di guida controllate dai lavoratori.
- Durante le operazioni di sollevamento delle travi devono essere fatte allontanare a distanza di sicurezza tutte le persone presenti; l'eventuale transito di persone o automezzi nella zona esposta a rischio di caduta di materiali deve essere temporaneamente bloccato.
- Il posizionamento finale della trave deve essere eseguito dai lavoratori utilizzando spingitoli, aste o funi, evitando di eseguire l'operazione direttamente con le mani. Per queste operazioni i lavoratori addetti devono essere dotati di specifici dispositivi di protezione individuale.
- Per evitare il rischio di cesoiamento o urti con le macchine operatrici, è vietato il passaggio di persone o la sosta nel raggio di azione delle macchine operatrici: a questo fine dovranno essere installate delimitazioni e segnaletica.
- Le scale a mano sono da considerare un mezzo di transito per piccoli dislivelli e non una postazione fissa di lavoro; esse devono essere saldamente ancorate e legate prima dell'utilizzo.
- Stabilire norme procedurali per ridurre il più possibile la movimentazione manuale dei materiali.

- Nella movimentazione e nel sollevamento i carichi sospesi devono sempre essere mantenuti distanti m 5 dalle linee elettriche tenendo conto delle oscillazioni.
- Sul ciglio dello scavo per la realizzazione dei pozzi (di fondazione) dovrà essere presente un parapetto realizzato con corrente inferiore, intermedio e superiore (altezza totale 1,10 m), nonché cartelli segnaletici che indichino inequivocabilmente il rischio di caduta nel vuoto ed il conseguente divieto di oltrepassare la delimitazione.
- Le attività di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento dovranno essere svolte rispettando la distanza prescritta dai conduttori sotto tensione (ml, 1,00 per linee elettriche fino a 25 Kv e ml 3,00 per linee elettriche fino a 220Kv, laddove sia applicabile la L. 26/4174, n. 191 e ove sia applicabile il D. Lgs. 81/08 e s.m.i. secondo la tab.1 Allegato IX di seguito riportata).

| Un (kV) | D (m) |
|--------------------|-------|
| ≤ 1 | 3 |
| $1 < Un \leq 30$ | 3,5 |
| $30 < Un \leq 132$ | 5 |
| > 132 | 7 |

Dove Un = tensione nominale

- Proteggere i ferri di attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso.
- Ribattere i chiodi sporgenti dai casseri non appena ultimato il disarmo.
- Prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo.
- Nelle operazioni di getto, le tubazioni di scarico dell'autopompa dovranno essere accoppiate verificando l'integrità dei sistemi meccanici di fissaggio con particolare attenzione all'imbrattamento per incrostazioni di residui cementizi; inoltre, esse dovranno essere adeguatamente bloccate o sostenute in modo da evitare spostamenti repentini o colpi di frusta dovuti alla pressione del getto.
- Utilizzare idonei DPI che garantiscano la protezione dal contatto e dalla proiezione di schizzi di cls, che contiene additivi chimici (schermi facciali, casco, tuta in tyvek e stivali in gomma).
- Mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.
- Iniziare i lavori di disarmo solo dopo l'autorizzazione del Direttore del Cantiere.
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione dei lavori in ambito ferroviario si faccia riferimento al Capitolo 4 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 4.1

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 122 di 397 |

“Nozioni Generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario”, 4.2.1 “Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione”, 4.3 “Esecuzione lavori in ambiente ferroviario”.

- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella minima dal filo esterno della rotaia del più vicino binario in esercizio, dovranno avvenire in regime di Interruzione Programmata d’Orario (I.P.O.) o in regime di interruzione della circolazione e con servizio di scorta e protezione cantieri, secondo quanto disposto dalle IPC (Istruzioni di protezione cantiere) e dalla Legge n. 191/74.
- I transiti e le lavorazioni effettuati mediante carrelli ferroviari dovranno avvenire in regime di interruzione della circolazione ed essere coordinati da un lavoratore che dovrà verificare che non vi siano maestranze impegnate in altre operazioni. La movimentazione dei mezzi d’opera su rotaia dovrà essere regolamentata in base alla “Istruzione per la circolazione dei mezzi d’opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale” (IMCO). Il CSP di fase esecutiva dovrà tener conto di quanto sopra nella redazione del proprio PSC e dare ulteriore dettaglio in base all’ulteriore livello progettuale.

3.13 INTERVENTO I_08 – NUOVA VIABILITA', SISTEMAZIONI URBANE

Gli interventi stradali previsti hanno lo scopo di risolvere le interferenze delle opere ferroviarie di progetto con la viabilità esistente. Sono previsti interventi di:

1. adeguamento delle viabilità esistenti interferite dalla nuova linea ferroviaria di progetto;
2. realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale esistente /di progetto alle fermate della linea ferroviaria di progetto;
3. realizzazione di nuove viabilità per il collegamento della rete stradale esistente/di progetto con i fabbricati tecnologici e SSE previsti in progetto;
4. viabilità di ricucitura con adeguamento e ripristino dei collegamenti stradali esistenti.

Si riporta la sintesi tecnica dei tracciamenti delle viabilità di ripristino, adeguamento e nuova progettazione:

| LOTTO | N | WBS - OPERA PRINCIPALE | | n | WBS - TRATTO D'OPERA | | INQUADRAMENTO FUNZIONALE | SEZIONE TIPO PIATTAFORMA | TIPO INTERVENTO | Vp da D.M. 05/11/2001 | | Vpmax adottato [km/h] |
|---------|---|------------------------|--|---|----------------------|-------------------------------------|---|---|--|-----------------------|--------------|-----------------------|
| | | Codice | Descrizione | | Codice | Descrizione | | | | Vpmin [km/h] | Vpmax [km/h] | |
| | | | | | | | | | | | | |
| LOTTO 1 | 1 | NV01 | Viabilità di accesso al parcheggio della stazione di Fontanarossa | 1 | NV01 | - | Strada Urbana Locale (Cat. Fu) + Rampe monodirezionali | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m + rampa monodirezionale 1,00+3,50+1,00=5,50m | Livello terminale – Accesso parcheggio stazione di Fontanarossa | 25 | 60 | 30 |
| LOTTO 2 | 2 | NV02 | Viabilità di raccordo della SP55 con la NV12 del PE Bicocca-Catananuova al km 1+131 linea BP Iterramento Aeroporto Fontanarossa | 2 | NV02 | - | Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F1) | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m | Modifica Plano-altimetrica viabilità NV12 Bicocca approvata dal CSLLPP | 40 | 100 | 50 |
| | 3 | NV03 | Ripristino funzionale svincolo su SP701 per fasizzazione lavori di costruzione galleria ferroviaria da km 1+488 a km 1+635 linea BP Iterramento Aeroporto Fontanarossa | 3 | NV03A | Deviazione provvisoria | Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F1) | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m | Deviazione provvisoria | 40 | 100 | 40 |
| | | | | 4 | NV03B | Ripristino Strada e rampa esistente | Strada Locale in ambito extraurbano (Cat. F1) + Rampa a senso unico | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m + Corsia da 5,50m | Ripristino strada esistente | - | - | 40 |
| | | | | 5 | NV03C | Ripristino Rampa esistente | Rampa a senso unico | Corsia da 5,50m | Ripristino strada esistente | - | - | 40 |

| LOTTO | N | WBS - OPERA PRINCIPALE | | n | WBS - TRATTO D'OPERA | | INQUADRAMENTO FUNZIONALE | SEZIONE TIPO PIATTAFORMA | TIPO INTERVENTO | Vp da D.M. 05/11/2001 | | Vpmax adottato [km/h] |
|---------|---|------------------------|---|-------|---|--|---|---|--|-----------------------|--------------|-----------------------|
| | | Codice | Descrizione | | Codice | Descrizione | | | | Vpmin [km/h] | Vpmax [km/h] | |
| | | | | | | | | | | | | |
| LOTTO 2 | | | | 6 | NV03D | Ripristino Rampa esistente | Rampa a senso unico | Corsia da 5,50m | Ripristino strada esistente | - | - | 40 |
| | | | | 7 | NV03E | Ripristino Rampa esistente | Rampa a senso unico | Corsia da 5,50m | Ripristino strada esistente | - | - | 40 |
| | 4 | NV04 | Strada di ricucitura sovrappassante la ferrovia al km 1+998 linea BP Itterramento Aeroporto Fontanarossa | 8 | NV04 | - | Strada locale a destinazione particolare | 0,50+3,00+0,50 = 4,00m (bianca) | Nuova progettazione | 25 | 60 | 30 |
| | 5 | NV05 | Deviazione strada SP55 da km 2+215 a km 2+674 linea BP Itterramento Aeroporto Fontanarossa | 9 | NV05 | - | Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F1) | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m | Adeguamento strada esistente | 40 | 100 | 50 |
| | 6 | NV06 | Viabilità di ricucitura per interferenza con ramo Ct-Sr da km 0+450 a km 0+720 | 10 | NV06 | - | Strada locale a destinazione particolare | 0,50+3,00+0,50 = 4,00m con allarghi a 6,00m ogni 250m per incrocio mezzi (bianca) | Nuova progettazione | 25 | 60 | 30 |
| | 7 | NV07 | Viabilità per ricucitura strada Passo Cavaliere e ripristino fondi interclusi da km 2+396 a km 1+239 in corrispondenza del fascio A/P | 11 | NV07A | Viabilità in affiancamento da km 2+396 a km 2+042 | Strada locale a destinazione particolare | 0,50+2,75+2,75+0,50=6,50 m | Nuova progettazione | 25 | 60 | 40 |
| | | | | 12 | NV07B | Viabilità in affiancamento da km 1+862 a km 1+461 | Strada locale a destinazione particolare | 0,50+3,00+0,50 = 4,00m con allarghi a 6,00m ogni 250m per incrocio mezzi | Nuova progettazione | 25 | 60 | 30 |
| | | | | 13 | NV07C | Viabilità in affiancamento da km 1+470 a km 1+798 | Strada locale a destinazione particolare | 0,50+3,00+0,50 = 4,00m con allarghi a 6,00m ogni 250m per incrocio mezzi | Nuova progettazione | 25 | 60 | 30 |
| | 8 | NV08 | Viabilità di ripristino cavalciferrovia strada Passo Cavalieri da km 2+067 a km 2+932 in corrispondenza del fascio A/P | 14 | NV08A | Viabilità di ripristino cavalciferrovia strada Passo Cavalieri | Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F1) | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m | Modifica Plano-altimetrica viabilità di progetto Bicocca-Siracusa approvata dal CSLLPP | 40 | 100 | 50 |
| | | | | 15 | NV08B | Viabilità nord di collegamento con rotonda | Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F1) | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m | Adeguamento strada esistente | 40 | 100 | 50 |
| 16 | | | | NV08C | Viabilità sud di collegamento con rotonda | Strada Locale in Ambito Extraurbano (Cat. F1) | 1,00+3,50+3,50+1,00=9,00m | Adeguamento strada esistente | 40 | 100 | 50 | |

| LOTTO | WBS - OPERA PRINCIPALE | | n | WBS - TRATTO D'OPERA | | INQUADRAMENTO FUNZIONALE | SEZIONE TIPO PIATTAFORMA | TIPO INTERVENTO | Vp da D.M. 05/11/2001 | | Vpmax adottato [km/h] |
|-------|------------------------|--|----|----------------------|-------------|---------------------------------|---|-------------------------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|
| | Codice | Descrizione | | Codice | Descrizione | | | | Vpmin [km/h] | Vpmax [km/h] | |
| | | | | | | | | | | | |
| | | | 17 | NV08 Rotatoria | Rotatoria | Intersezione a raso a rotatoria | Rotatoria convenzionale: De=38m, corsia corona rot.=7m, Li=3.50m, Lu=4.50m | Nuova progettazione | - | - | 30 |
| 9 | NV09 | Viabilità terminal merci di prima fase | 18 | NV09 prima fase | - | - | - | Riqualifica segnaletica orizzontale | - | - | - |

Per i criteri progettuali adottati per la definizione dei parametri degli elementi geometrici plan-altimetrici, si rimanda alle relazioni tecniche specifiche riferite a ciascuna viabilità.

IMPIANTI ILLUMINAZIONE VIABILITA'

Per poter meglio analizzare le caratteristiche degli impianti di illuminazione a servizio delle viabilità stradali si rimanda agli elaborati specialistici LFM e alla relazione tecnica descrittiva degli impianti LFM.

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| <u>Realizzazione dei diaframmi(eventuali):</u> | |
|---|------------|
| - esecuzione dei diaframmi | CA PRO 13 |
| - esecuzione del cordolo di testa dei diaframmi | CA PRO 02 |
| - posa di uno strato di geotessile | MOV TER 11 |
| - rinterri | MOV TER 08 |
| <u>Realizzazione dei muri di sostegno(eventuali):</u> | |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione delle strutture di fondazione in c.a. | CA FDZ 08 |
| - esecuzione delle strutture in elevazione in c.a. | CA ELE 05 |
| - esecuzione dei rinterri | MOV TER 08 |

| | |
|---|--------------------------|
| - posa delle tubazioni di drenaggio | IMP IDR 01 |
| <u>Realizzazione paratia di micropali multitirantata(eventuali)::</u> | |
| - esecuzione delle paratie di micropali | CA PRO 03 |
| - esecuzione dei cordoli di testa delle paratie | CA PRO 02 |
| - tirantatura delle paratie | CA PRO 11 |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| <u>Realizzazione delle parti in rilevato:</u> | |
| - scavi di preparazione per la posa del rilevato | MOV TER 02 |
| - demolizione (ove previsto) della piattaforma stradale esistente | OA DEM 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - riempimento con materiale arido | MOV TER 08 |
| - formazione dei tratti in rilevato | STR LAV 01 |
| - rivestimento in terreno vegetale delle scarpate | VER SIS 01 |
| <u>Realizzazione delle parti in trincea:</u> | |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - demolizione (ove previsto) della piattaforma stradale esistente | OA DEM 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| <u>Realizzazione della piattaforma stradale:</u> | |
| - formazione dello strato di fondo | STR LAV 03 |
| - formazione degli strati di completamento | STR LAV 04 |
| - posa della segnaletica | STR CAN 04 STR CAN 05 |
| <u>Realizzazione dei piazzali bitumati e recintati:</u> | |
| - scavo di preparazione dell'area | MOV TER 02 |
| - stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - riempimento con materiale arido | MOV TER 08 |
| - esecuzione di scavi a sezione obbligata | ORG CAN 29 |
| - posa di tubazioni, pozzetti, serbatoi e vasche | ORG CAN 27 |

| | |
|---|--|
| - allacciamenti | ORG CAN 13 |
| - esecuzione dei rinterri | ORG CAN 24 |
| - realizzazione della pavimentazione dei piazzali e delle elisuperfici | STR LAV 04 |
| - realizzazione delle fondazioni delle recinzioni perimetrali | CA FDZ 03 |
| - posa delle recinzioni | ORG CAN 04 |
| - posa dei cancelli di accesso alle aree | STR LAV 06 |
| - posa della segnaletica | STR CAN 04 STR CAN 05 |
| <u>Realizzazione elementi di completamento e di drenaggio:</u> | |
| - posa barriere di sicurezza | STR POS 02 |
| - posa cordonature a ciglio strada | CA PRO 07 |
| - realizzazione dei fossi di guardia e delle cunette di raccolta delle acque di piattaforma | MOV TER 05 |
| - posa in opera manufatti in cls di attraversamento idraulico (circolare e/o scatolari) | OO CC 26 |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - realizzazione piazzali parcheggi e viabilità | STR LAV 03 STR LAV 04 STR PAV 03 STR POS 02 |
| - sistemazione a verde | VER SIS 01 VER SIS 02 VER SIS 03 |
| - posa/realizzazione segnaletica (verticale/orizzontale) | STR CAN 04 |
| <u>Realizzazione illuminazione stradale:</u> | |
| - realizzazione dei blocchi di fondazione | CA PRO 07 MOV TER 05 |
| - montaggio corpi illuminanti stradali, strapiombo e sigillatura | IMP ELE 33 IMP LFM 02 IMP TE 04 |
| - posa picchetti e tondini di messa a terra | IMP TE 05 |
| - montaggio accessori, apparecchiature metalliche e isolanti su palo | IMP ELE 06 |

Rischi specifici

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 128 di 397 |

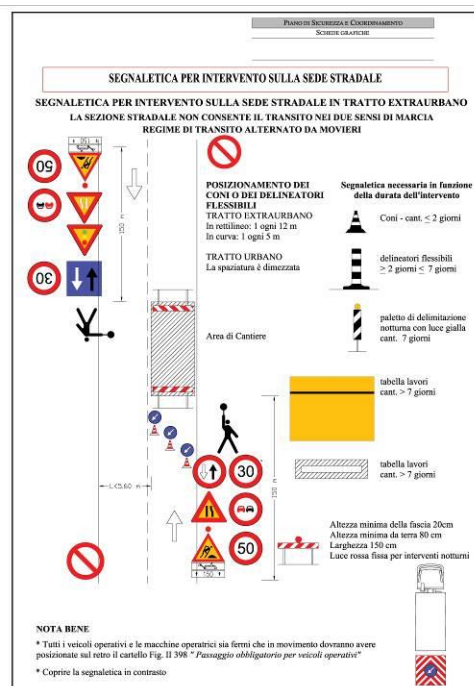
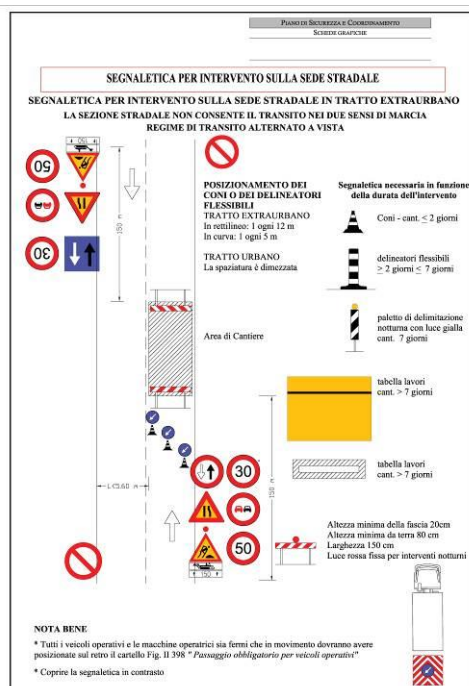
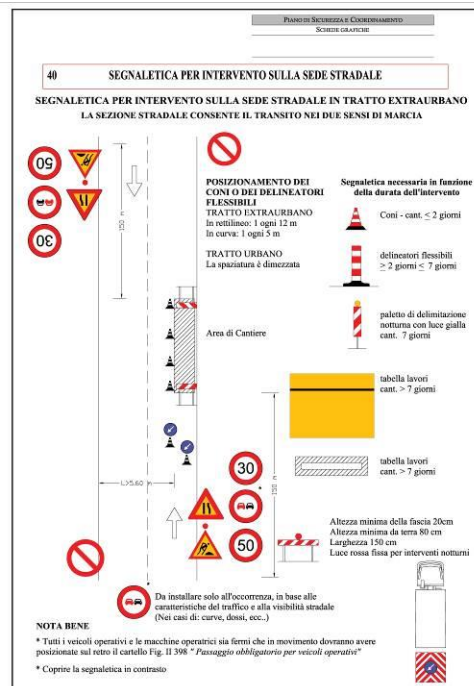
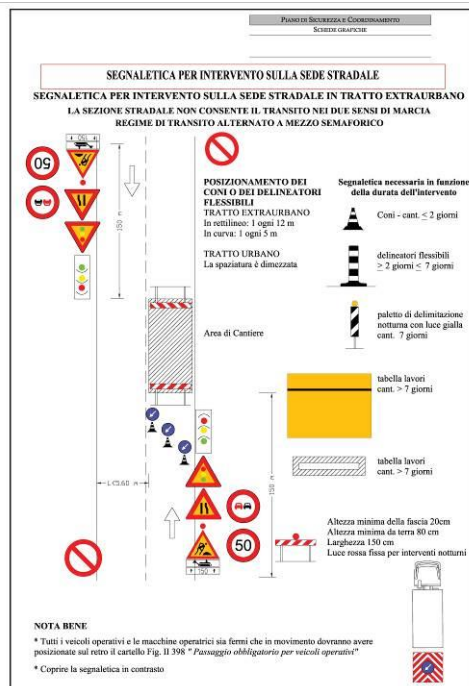
- Investimento da mezzi meccanici circolanti all'interno dell'area di cantiere o per ribaltamento degli stessi
- Esposizione al rumore e alle vibrazioni prodotte dall'utilizzo contemporaneo di macchine utensili ed operatrici
- Cadute a livello dovuto all'irregolarità e scivolosità del terreno
- Esposizione a polveri e/o fibre durante le fasi di movimentazione terreno e materiali
- Ustioni per contatto con parti incandescenti o con sostanze chimiche durante la stesa del manto bituminoso
- Investimento o collisione da parte delle macchine operatrici durante le fasi di scotico, di caricamento materiali di risulta, di scarico e movimentazione di inerti per la realizzazione del rilevato stradale;
- Ribaltamento dei mezzi operativi la formazione del rilevato per instabilità del terreno;
- Elettrocuzione e folgorazione per contatto con linee elettriche.
- Rischi connessi alla presenza di sottoservizi dismessi o non censiti
- Seppellimento di mezzi e uomini provocati da improvvisi smottamenti, crolli o cedimenti del terreno di scavo;
- Caduta del materiale dall'alto durante l'utilizzo dei bracci meccanici per la movimentazione delle gabbie metalliche;
- Lesioni dorso-lombali connessi a urti e contraccolpi provocati dal tubo della pompa durante la fase di getto;
- Proiezione di schizzi di malte cementizie durante le fasi di getto
- Cesoiamenti e ferite provocate da ferri di armatura che fuoriescono dalle casseforme e privi di protezione
- Interferenza con l'esercizio ferroviario

Prescrizioni e misure di sicurezza

- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).
- Prima della installazione del cantiere per la realizzazione delle viabilità, dovranno essere considerate:
 - la tipologia di strada, la funzione territoriale assegnata ed il tipo di traffico;
 - le possibili interazioni (o gli eventuali conflitti) tra le diverse componenti del traffico ammesso (es. mezzi pubblici e/o privati, residenti, pedoni, esercizi commerciali);

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 129 di 397 |

- le interferenze con la viabilità esistente e con l'ambiente attraversato, con particolare riferimento agli insediamenti ed alle attività presenti o programmate nelle aree ad accessibilità diretta.
- Delimitare la zona d'intervento con la segnaletica prescritta dal Codice della strada; lungo la zona di confine tra aree di lavoro e la viabilità saranno installati dei new jersey. Si preveda la presenza di movieri per garantire la movimentazione dei mezzi pesanti o l'eventuale impossibilità di transito di veicoli sui due sensi di marcia della sede stradale a seguito di un restringimento determinato dalle attività lavorative.
- verifica la presenza e la dislocazione di ostacoli fissi o di altri elementi in grado di condizionare il movimento dei mezzi, tipo lampioni, muri ecc.
- verifica la forma, le dimensioni e l'inclinazione dei piani di lavoro e di passaggio
- osserva i limiti di velocità previsti per i mezzi
- Indossare abbigliamento ad alta visibilità
- Fornire assistenza alle manovre dei mezzi, da una distanza di sicurezza (fuori dall'area operativa del mezzo) ed usa segnaletica gestuale convenzionale
- mantieni sgombrare le vie di transito e le aree di manovra dei mezzi
- presta attenzione ai sistemi di segnalazione sonora degli automezzi sospendi i lavori in caso di:
 - scarsa visibilità dovuta a nebbia, a forti piogge ecc.
 - avverse condizioni meteorologiche, ad esempio per presenza di ghiaccio o neve
- Le aree di lavoro su sede stradale dovranno essere segnalate come prescritto dal Nuovo Codice della Strada e dovranno essere protette contro il rischio di investimento delle maestranze, mediante l'installazione di barriere new jersey in cls di tipo stradale opportunamente collocate.



La parzializzazione della viabilità e la viabilità provvisoria dovranno rispettare le tempistiche dettate dalla programmazione delle fasi di esecuzioni. Si dovrà provvedere a realizzare una segnaletica verticale e orizzontale in base a quanto prescritto dal DI 04.03.2013 in cui sono riportati i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare. In particolare, agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 131 di 397 |

e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.

- Durante la realizzazione della pavimentazione stradale, gli addetti a terra dovranno posizionarsi ad una distanza precauzionale di almeno 10 m dalla macchina di posa bitume ed avvicinarsi solo dopo che sia stato ultimato lo scarico del materiale.
- Durante la stesura dei conglomerati bituminosi tutti gli addetti a tale fase (operatori di mezzi ed addetti a terra) dovranno indossare D.P.I. (guanti, scarpe antinfortunistica con suola termoisolante, mascherine di protezione delle vie respiratorie adatte ai vapori di catrame), (grembiuli, pettorali, gambali), atti ad evitare possibili ustioni.
- Effettuare una frequente turnazione degli addetti, per limitare l'esposizione ai rischi.
- Accompagnare la benna fino alla quota di stesura del misto di ghiaia o pietrisco e sabbia per contenere la dispersione della polvere.
- Indossare i dispositivi di protezione individuale, in particolare mascherine con filtro idoneo alla protezione da vapori emanati dal bitume e mantenersi a distanza di sicurezza dai mezzi operativi.
- Consentire l'accesso nelle zone di stesura del manto bituminoso per la pavimentazione stradale esclusivamente agli addetti alla lavorazione
- E' vietato mangiare, bere e fumare nelle zone di stesura bitumi
- In particolare agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.
- 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.
- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).
- Gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- All'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio; inoltre la segnaletica indicante la presenza di lavori in corso deve essere integrata da una corretta ubicazione della segnaletica stradale secondo gli schemi e le tipologie conformi al Nuovo Codice della Strada.
- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate con le recinzioni del tipo prescritto, e regolarizzate in piano al fine di consentire manovre sicure.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 132 di 397 |

- I fronti del cantiere prospicienti dislivelli dovranno essere protetti dalla caduta mediante la posa di parapetti se aree di lavoro o pedonali, mediante guard-rail o new jersey se aree di manovra o carrabili.
- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate dalla viabilità pubblica mediante posa di New Jersey in cls di tipo stradale per proteggere le maestranze dallo svio di autoveicoli.
- Tali aree di lavoro dovranno essere segnalate secondo gli schemi e le tipologie conformi al Nuovo Codice della Strada.
- Gli addetti operanti su tali aree dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso ad idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi ecc.).
- Per la presenza degli scavi dovranno essere posizionati idonee delimitazioni nelle aree prospicienti l'area di lavoro; suddette delimitazioni dovranno preferibilmente essere realizzate mediante rete in materiale plastico stampato sostenuta da paletti infissi nel terreno.
- Data la ridotta disponibilità di spazi di manovra, nelle operazioni connesse alle lavorazioni, deve essere impedito anche mediante delimitazione dell'area, la sosta e/o il transito di uomini e mezzi nel raggio di azione delle macchine operatrici e degli apparecchi di sollevamento.
- Le interferenze tra diverse macchine operatrici devono essere evitate eventualmente anche con l'ausilio di un preposto alla direzione del coordinamento dei mezzi, messo a disposizione dall'Appaltatore per ogni punto di possibile interferenza
- Nell'utilizzo di autocarri con braccio idraulico, autogru ecc., si prescrive il divieto di sosta e di lavoro nel raggio d'azione degli stessi.
- In tutte le posizioni sopraelevate (>2.00 metri), i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Tutti gli addetti a lavorazioni che comportino esposizione al rumore, dovranno essere dotati di idonei DPI (cuffie, tappi auricolari con e senza archetti, tappi monouso), e possibilmente essere adibiti, a rotazione, a lavorazioni non rumorose; sarà comunque cura dell'Appaltatore valutare preventivamente i livelli di rumore per tutte le postazioni di lavoro.
- Gli automezzi necessari all'esecuzione dei lavori dovranno spostarsi sul piazzale esclusivamente lungo la viabilità di cantiere preventivamente individuata.
- Si prescrive che le aree di lavorazione siano preventivamente delimitate con recinzioni del tipo prescritto e sia segnalato all'esterno l'attività in corso ed i rischi presenti.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 133 di 397 |

- All'interno delle aree così delimitate, sarà consentito accedere alle sole squadre addette alla realizzazione della nuova viabilità
- Durante la realizzazione dell'illuminazione stradale si dovranno rispettare le distanze di sicurezza da elementi in tensione, in particolare durante la movimentazione ed installazione dei pali e dei corpi illuminanti.
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- Tutti i sottoservizi dovranno essere segnalati prima dell'avvio delle attività lavorative.
- L'effettiva ubicazione dei sottoservizi dovrà avvenire su indicazione degli Enti gestori.
- Sarà comunque cura dell'Appaltatore verificare preventivamente, presso gli Enti gestori, l'esatto posizionamento e/o la presenza delle reti interrato od aeree costituenti interferenza con la realizzazione in oggetto.
- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti elettrici dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti elettrici, relativamente agli interventi previsti sugli allacci, dovranno avvenire in regime di toltensione o, in alternativa, previo sezionamento da eseguire a monte e a valle dei punti interessati, con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili degli enti gestori.
- Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83 del D.lgs.81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.
- La realizzazione di quanto sopra descritto dovrà avvenire nel rispetto delle misure di sicurezza di cui al paragrafo 5.6 della Sezione Generale "Lavori stradali".
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione dei lavori in ambito ferroviario si faccia riferimento al Capitolo 4 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 4.1 "Nozioni

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 134 di 397 |

Generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario”, 4.2.1 “Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione”, 4.3 “Esecuzione lavori in ambiente ferroviario”.

- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella minima dal filo esterno della rotaia del più vicino binario in esercizio, dovranno avvenire in regime di Interruzione Programmata d’Orario (I.P.O.) o in regime di interruzione della circolazione e con servizio di scorta e protezione cantieri, secondo quanto disposto dalle IPC (Istruzioni di protezione cantiere) e dalla Legge n. 191/74.
- I transiti e le lavorazioni effettuati mediante carrelli ferroviari dovranno avvenire in regime di interruzione della circolazione ed essere coordinati da un lavoratore che dovrà verificare che non vi siano maestranze impegnate in altre operazioni. La movimentazione dei mezzi d’opera su rotaia dovrà essere regolamentata in base alla “Istruzione per la circolazione dei mezzi d’opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale” (IMCO).

3.14 INTERVENTO I_09 – SOTTOVIA E SOTTOPASSI

E' previsto in progetto un Sottovia SL06 per la viabilità esistente sotto l'asta di manovra RI10 nel tratto della bretella di collegamento, del fascio A/P e Terminal merci.

Le strutture scatolari previste in progetto costituiscono, invece, rispettivamente il sottovia SL03 entro la nuova viabilità NV06 localizzata alla progressiva km 1+211.51, e il sottovia SL04 entro la nuova viabilità NV07 alla progressiva km 1+421.12 della Linea Catania-Siracusa come indicato di seguito:

| SOTTOVIA | | | | | |
|----------|--------------------|-----------|-------|-----------------------------------|-------|
| LOTTO | TRATTA | WBS OPERA | km | TIPOLOGIA | L [m] |
| 2 | Catania - Siracusa | SL03 | 1+211 | scatolare in c.a. 7.50 m x 4.40 m | 9.1 |
| 2 | Catania - Siracusa | SL04 | 1+421 | scatolare in c.a. 7.50 m x 5.00 m | 26.5 |

Sono presenti, inoltre, scatolari lato sx e lato dx di approccio al VI01.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

- (per l'esecuzione delle opere di fondazione relative all'esecuzione di pali e micropali, vedere il capitolo relativo alla Galleria Artificiale e relativi elaborati grafici);

| <u>Realizzazione dei diaframmi(eventuali):</u> | |
|---|------------|
| - esecuzione dei diaframmi | CA PRO 13 |
| - esecuzione del cordolo di testa dei diaframmi | CA PRO 02 |
| - posa di uno strato di geotessile | MOV TER 11 |
| - rinterri | MOV TER 08 |
| <u>Realizzazione dei muri di sostegno(eventuali):</u> | |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione delle strutture di fondazione in c.a. | CA FDZ 08 |
| - esecuzione delle strutture in elevazione in c.a. | CA ELE 05 |

| | |
|---|--------------------------|
| - esecuzione dei rinterrì | MOV TER 08 |
| - posa delle tubazioni di drenaggio | IMP IDR 01 |
| <u>Realizzazione paratia di micropali multitirantata (eventuali):</u> | |
| - esecuzione delle paratie di micropali | CA PRO 03 |
| - esecuzione dei cordoli di testa delle paratie | CA PRO 02 |
| - tirantatura delle paratie | CA PRO 11 |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| <u>Realizzazione scatolare</u> | |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione della soletta di base | CA FDZ 06 |
| - esecuzione delle pareti | CA ELE 01 |
| - esecuzione delle solette di copertura | CA ORZ 01 |
| - posa delle travi prefabbricate in c.a.p. | CA ORZ 08 |
| - realizzazione in opera dei trasversi in c.a. | CA ORZ 05 |
| - getto della soletta in c.a. | CA ORZ 01 |
| - impermeabilizzazione dello scatolare | CA IMP 03 |
| - rinterrì | MOV TER 08 |
| - posa della segnaletica | STR CAN 04 STR CAN 05 |
| <u>Realizzazione delle parti in rilevato:</u> | |
| - scavi di preparazione per la posa del rilevato | MOV TER 02 |
| - demolizione (ove previsto) della piattaforma stradale esistente | OA DEM 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - riempimento con materiale arido | MOV TER 08 |
| - formazione dei tratti in rilevato | STR LAV 01 |
| - rivestimento in terreno vegetale delle scarpate | VER SIS 01 |
| <u>Realizzazione delle parti in trincea:</u> | |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |

| | |
|---|--|
| - demolizione (ove previsto) della piattaforma stradale esistente | OA DEM 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| <u>Realizzazione della piattaforma stradale:</u> | |
| - formazione dello strato di fondo | STR LAV 03 |
| - formazione degli strati di completamento | STR LAV 04 |
| - posa della segnaletica | STR CAN 04 STR CAN 05 |
| <u>Realizzazione elementi di completamento e di drenaggio:</u> | |
| - posa barriere di sicurezza | STR POS 02 |
| - posa cordonature a ciglio strada | CA PRO 07 |
| - realizzazione dei fossi di guardia e delle cunette di raccolta delle acque di piattaforma | MOV TER 05 |
| - posa in opera manufatti in cls di attraversamento idraulico (circolare e/o scatolari) | OO CC 26 |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - realizzazione piazzali parcheggi e viabilità | STR LAV 03 STR LAV 04 STR PAV 03 STR POS 02 |
| - sistemazione a verde | VER SIS 01 VER SIS 02 VER SIS 03 |
| - posa/realizzazione segnaletica (verticale/orizzontale) | STR CAN 04 |

Rischi specifici

- Investimento da mezzi meccanici circolanti all'interno dell'area di cantiere o per ribaltamento degli stessi
- Esposizione al rumore e alle vibrazioni prodotte dall'utilizzo contemporaneo di macchine utensili ed operatrici
- Cadute a livello dovuto all'irregolarità e scivolosità del terreno
- Esposizione a polveri e/o fibre durante le fasi di movimentazione terreno e materiali

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 138 di 397 |

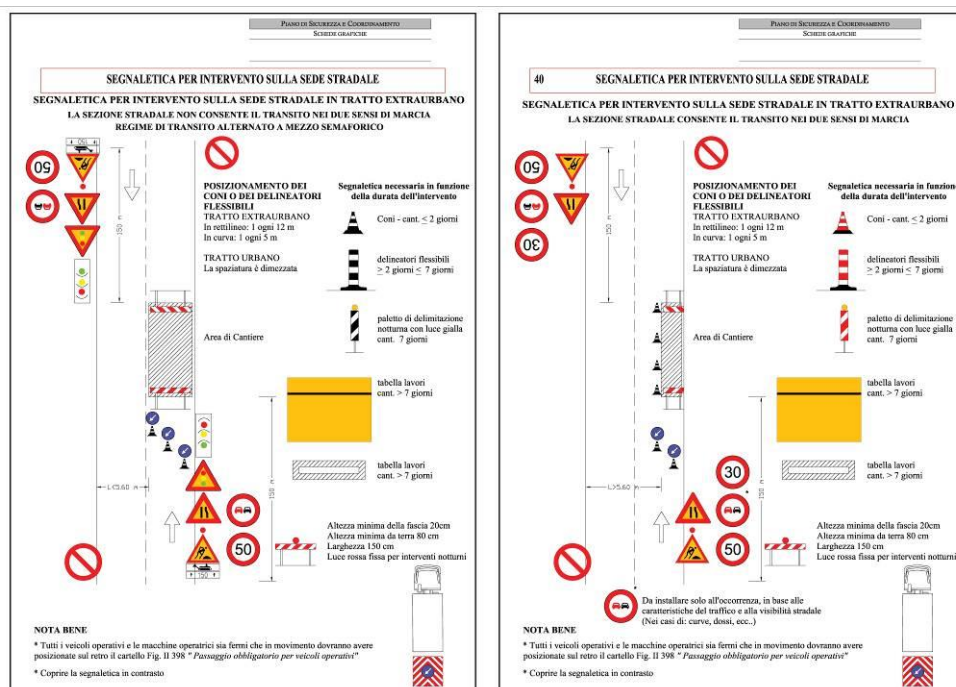
- Ustioni per contatto con parti incandescenti o con sostanze chimiche durante la stesa del manto bituminoso
- Investimento o collisione da parte delle macchine operatrici durante le fasi di scotico, di caricamento materiali di risulta, di scarico e movimentazione di inerti per la realizzazione del rilevato stradale;
- Ribaltamento dei mezzi operativi la formazione del rilevato per instabilità del terreno;
- Elettrocuzione e folgorazione per contatto con linee elettriche.
- Rischi connessi alla presenza di sottoservizi dismessi o non censiti
- Seppellimento di mezzi e uomini provocati da improvvisi smottamenti, crolli o cedimenti del terreno di scavo;
- Caduta del materiale dall'alto durante l'utilizzo dei bracci meccanici per la movimentazione delle gabbie metalliche;
- Lesioni dorso-lombali connessi a urti e contraccolpi provocati dal tubo della pompa durante la fase di getto;
- Proiezione di schizzi di malte cementizie durante le fasi di getto
- Cesoiamenti e ferite provocate da ferri di armatura che fuoriescono dalle casseforme e privi di protezione
- Interferenza con l'esercizio ferroviario

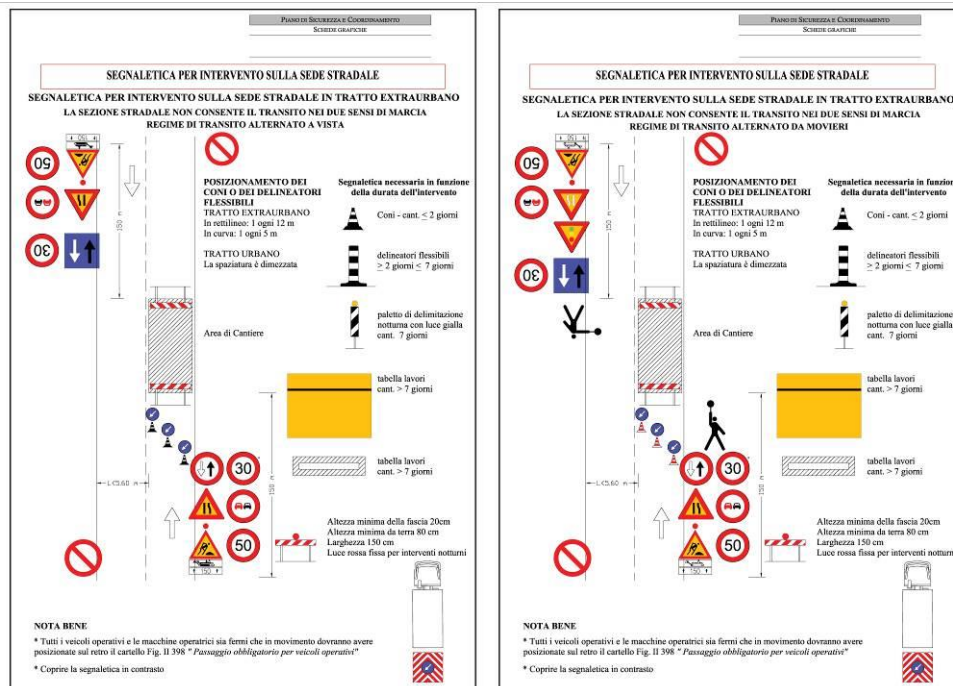
Prescrizioni e misure di sicurezza

- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).
- Prima della installazione del cantiere per la realizzazione delle viabilità, dovranno essere considerate:
 - la tipologia di strada, la funzione territoriale assegnata ed il tipo di traffico;
 - le possibili interazioni (o gli eventuali conflitti) tra le diverse componenti del traffico ammesso (es. mezzi pubblici e/o privati, residenti, pedoni, esercizi commerciali);
 - le interferenze con la viabilità esistente e con l'ambiente attraversato, con particolare riferimento agli insediamenti ed alle attività presenti o programmate nelle aree ad accessibilità diretta.
- Delimitare la zona d'intervento con la segnaletica prescritta dal Codice della strada; lungo la zona di confine tra aree di lavoro e la viabilità saranno installati dei new jersey. Si preveda la presenza di movieri per garantire la movimentazione dei mezzi pesanti o l'eventuale

impossibilità di transito di veicoli sui due sensi di marcia della sede stradale a seguito di un restringimento determinato dalle attività lavorative.

- verificare la presenza e la dislocazione di ostacoli fissi o di altri elementi in grado di condizionare il movimento dei mezzi, tipo lampioni, muri ecc.
- verificare la forma, le dimensioni e l'inclinazione dei piani di lavoro e di passaggio
- osservare i limiti di velocità previsti per i mezzi
- Indossare abbigliamento ad alta visibilità
- Fornire assistenza alle manovre dei mezzi, da una distanza di sicurezza (fuori dall'area operativa del mezzo) ed usa segnaletica gestuale convenzionale
- mantenere sgombrare le vie di transito e le aree di manovra dei mezzi
- prestare attenzione ai sistemi di segnalazione sonora degli automezzi sospendi i lavori in caso di:
 - scarsa visibilità dovuta a nebbia, a forti piogge ecc.
 - avverse condizioni meteorologiche, ad esempio per presenza di ghiaccio o neve
- Le aree di lavoro su sede stradale dovranno essere segnalate come prescritto dal Nuovo Codice della Strada e dovranno essere protette contro il rischio di investimento delle maestranze, mediante l'installazione di barriere new jersey in cls di tipo stradale opportunamente collocate.





La parzializzazione della viabilità e la viabilità provvisoria dovranno rispettare le tempistiche dettate dalla programmazione delle fasi di esecuzioni. Si dovrà provvedere a realizzare una segnaletica verticale e orizzontale in base a quanto prescritto dal DI 04.03.2013 in cui sono riportati i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare. In particolare, agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.

- Durante la realizzazione della pavimentazione stradale, gli addetti a terra dovranno posizionarsi ad una distanza precauzionale di almeno 10 m dalla macchina di posa bitume ed avvicinarsi solo dopo che sia stato ultimato lo scarico del materiale.
- Durante la stesura dei conglomerati bituminosi tutti gli addetti a tale fase (operatori di mezzi ed addetti a terra) dovranno indossare D.P.I. (guanti, scarpe antinfortunistica con suola termoisolante, mascherine di protezione delle vie respiratorie adatte ai vapori di catrame), (grembiuli, pettorali, gambali), atti ad evitare possibili ustioni.
- Effettuare una frequente turnazione degli addetti, per limitare l'esposizione ai rischi.
- Accompagnare la benna fino alla quota di stesura del misto di ghiaia o pietrisco e sabbia per contenere la dispersione della polvere.
- Indossare i dispositivi di protezione individuale, in particolare mascherine con filtro idoneo alla protezione da vapori emanati dal bitume e mantenersi a distanza di sicurezza dai mezzi operativi.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 141 di 397 |

- Consentire l'accesso nelle zone di stesura del manto bituminoso per la pavimentazione stradale esclusivamente agli addetti alla lavorazione
- E' vietato mangiare, bere e fumare nelle zone di stesura bitumi
- In particolare agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.
- 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.
- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).
- Gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- All'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio; inoltre la segnaletica indicante la presenza di lavori in corso deve essere integrata da una corretta ubicazione della segnaletica stradale secondo gli schemi e le tipologie conformi al Nuovo Codice della Strada.
- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate con le recinzioni del tipo prescritto, e regolarizzate in piano al fine di consentire manovre sicure.
- I fronti del cantiere prospicienti dislivelli dovranno essere protetti dalla caduta mediante la posa di parapetti se aree di lavoro o pedonali, mediante guard-rail o new jersey se aree di manovra o carrabili.
- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate dalla viabilità pubblica mediante posa di New Jersey in cls di tipo stradale per proteggere le maestranze dallo svio di autoveicoli.
- Tali aree di lavoro dovranno essere segnalate secondo gli schemi e le tipologie conformi al Nuovo Codice della Strada.
- Gli addetti operanti su tali aree dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso ad idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi ecc.).
- Per la presenza degli scavi dovranno essere posizionati idonee delimitazioni nelle aree prospicienti l'area di lavoro; suddette delimitazioni dovranno preferibilmente essere realizzate mediante rete in materiale plastico stampato sostenuta da paletti infissi nel terreno.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 142 di 397 |

- Data la ridotta disponibilità di spazi di manovra, nelle operazioni connesse alle lavorazioni, deve essere impedito anche mediante delimitazione dell'area, la sosta e/o il transito di uomini e mezzi nel raggio di azione delle macchine operatrici e degli apparecchi di sollevamento.
- Le interferenze tra diverse macchine operatrici devono essere evitate eventualmente anche con l'ausilio di un preposto alla direzione del coordinamento dei mezzi, messo a disposizione dall'Appaltatore per ogni punto di possibile interferenza
- Nell'utilizzo di autocarri con braccio idraulico, autogru ecc., si prescrive il divieto di sosta e di lavoro nel raggio d'azione degli stessi.
- . In tutte le posizioni sopraelevate (>2.00 metri), i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Tutti gli addetti a lavorazioni che comportino esposizione al rumore, dovranno essere dotati di idonei DPI (cuffie, tappi auricolari con e senza archetti, tappi monouso), e possibilmente essere adibiti, a rotazione, a lavorazioni non rumorose; sarà comunque cura dell'Appaltatore valutare preventivamente i livelli di rumore per tutte le postazioni di lavoro.
- Gli automezzi necessari all'esecuzione dei lavori dovranno spostarsi sul piazzale esclusivamente lungo la viabilità di cantiere preventivamente individuata.
- Si prescrive che le aree di lavorazione siano preventivamente delimitate con recinzioni del tipo prescritto e sia segnalato all'esterno l'attività in corso ed i rischi presenti.
- All'interno delle aree così delimitate, sarà consentito accedere alle sole squadre addette alla realizzazione della nuova viabilità
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- Tutti i sottoservizi dovranno essere segnalati prima dell'avvio delle attività lavorative.
- L'effettiva ubicazione dei sottoservizi dovrà avvenire su indicazione degli Enti gestori.
- Sarà comunque cura dell'Appaltatore verificare preventivamente, presso gli Enti gestori, l'esatto posizionamento e/o la presenza delle reti interrate od aeree costituenti interferenza con la realizzazione in oggetto.
- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti elettrici dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti elettrici, relativamente agli interventi previsti sugli allacci, dovranno avvenire in regime di toltensione o, in alternativa, previo sezionamento da eseguire a monte e a valle dei punti interessati, con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili degli enti gestori.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 143 di 397 |

- Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83 del D.lgs.81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.
- La realizzazione di quanto sopra descritto dovrà avvenire nel rispetto delle misure di sicurezza di cui al paragrafo 5.6 della Sezione Generale "Lavori stradali".
- Proteggere i ferri di attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso.
- Ribattere i chiodi sporgenti dai casseri non appena ultimato il disarmo.
- Prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo.
- Nelle operazioni di getto, le tubazioni di scarico dell'autopompa dovranno essere accoppiate verificando l'integrità dei sistemi meccanici di fissaggio con particolare attenzione all'imbrattamento per incrostazioni di residui cementizi; inoltre, esse dovranno essere adeguatamente bloccate o sostenute in modo da evitare spostamenti repentini o colpi di frusta dovuti alla pressione del getto.
- Utilizzare idonei DPI che garantiscano la protezione dal contatto e dalla proiezione di schizzi di cls, che contiene additivi chimici (schermi facciali, casco, tuta in tyvek e stivali in gomma).
- Mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.
- Iniziare i lavori di disarmo solo dopo l'autorizzazione del Direttore del Cantiere.
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione dei lavori in ambito ferroviario si faccia riferimento al Capitolo 4 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 4.1 "Nozioni Generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario", 4.2.1 "Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione", 4.3 "Esecuzione lavori in ambiente ferroviario".

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 144 di 397 |

- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella minima dal filo esterno della rotaia del più vicino binario in esercizio, dovranno avvenire in regime di Interruzione Programmata d'Orario (I.P.O.) o in regime di interruzione della circolazione e con servizio di scorta e protezione cantieri, secondo quanto disposto dalle IPC (Istruzioni di protezione cantiere) e dalla Legge n. 191/74.
- I transiti e le lavorazioni effettuati mediante carrelli ferroviari dovranno avvenire in regime di interruzione della circolazione ed essere coordinati da un lavoratore che dovrà verificare che non vi siano maestranze impegnate in altre operazioni. La movimentazione dei mezzi d'opera su rotaia dovrà essere regolamentata in base alla "Istruzione per la circolazione dei mezzi d'opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale" (IMCO).

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 145 di 397 |

3.15 INTERVENTO I_10 INTERFERENZE E SISTEMAZIONI IDRAULICHE

Interferenze idrauliche maggiori

I corsi d'acqua maggiori, interessati delle opere in progetto, sono il Vallone Mendola ed il Canale Buttaceto, per i quali sono state determinate le portate al colmo di piena per i tempi di ritorno di riferimento del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Siciliana e per quelli richiesti dalle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC), nonché dal Manuale di Progettazione ferroviaria. Una parte delle opere in progetto ricade all'interno delle aree di pericolosità idraulica del Fiume Simeto, per cui sono state acquisite dai documenti del PAI le portate di piena di riferimento ed i relativi idrogrammi.

Interferenze idrauliche minori

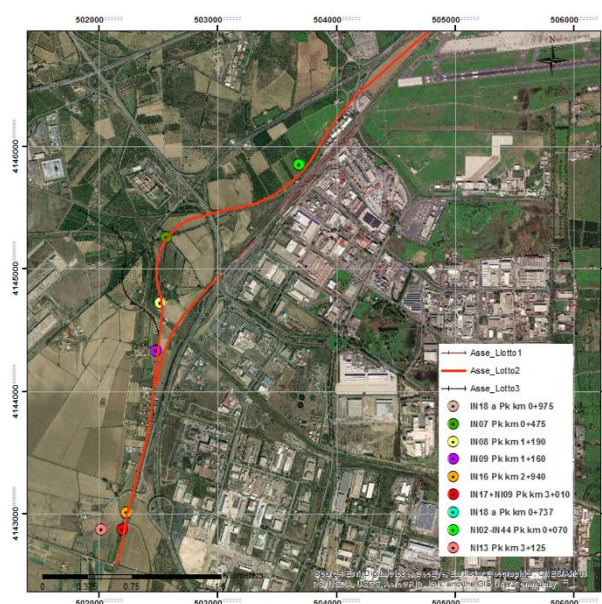
Oltre al fiume Simeto, al vallone Mendola e al canale Buttaceto, il tracciato ferroviario in progetto interferisce con una serie di corsi d'acqua minori, fossi e incisioni.

L'analisi descritta ha riguardato i seguenti attraversamenti:

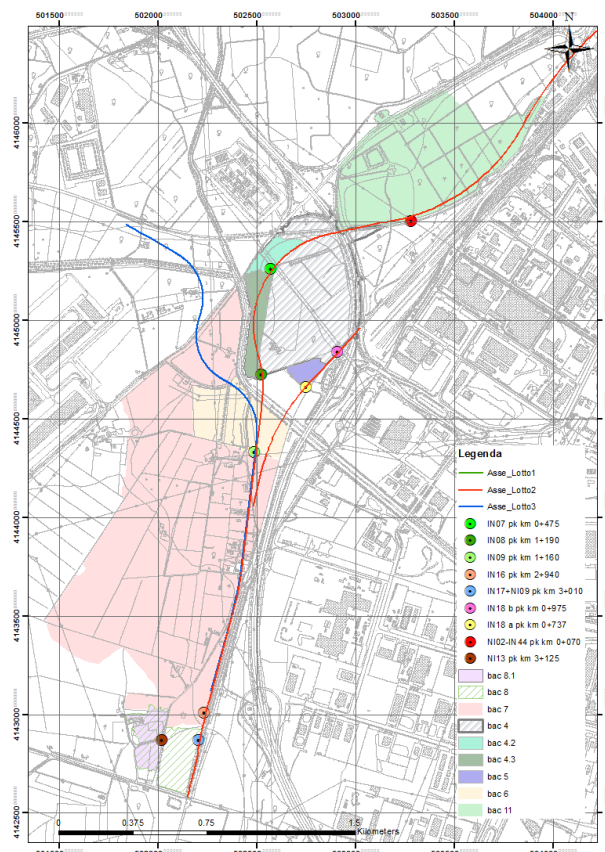
- Lotto 1

Il tracciato ferroviario di progetto di cui al presente lotto non interferisce con il reticolo idrografico superficiale.

- Lotto 2



Inquadramento delle interferenze su Immagine satellitare



Inquadramento dei bacini idrografici ricadenti nel lotto 2

| ID Bacino | Pk di progetto | Sez. chiusura | A | Qmax |
|-----------|----------------|---------------|-------|-------|
| - | - | | kmq | mc/s |
| 8 | Km 3+010 | IN17 | 0.103 | 5.88 |
| 8.1 | Km 3+125 | NI13 | 0.044 | 2.53 |
| 7 | Km 0+475 | IN16 | 0.012 | 10.80 |
| 6 | Km 1+160 | IN09 | 0.123 | 6.51 |
| 6.1 | Km 1+160 | | 0.079 | 4.50 |
| 6.2 | Km 1+160 | | 0.842 | 4.76 |
| 6.3 | Km 1+160 | | 0.846 | 4.51 |
| 5 | Km 0+737 | IN18-a | 0.016 | 0.94 |
| 4 | Km 0+975 | IN18-b | 0.380 | 18.01 |
| 4.2 | Km 0+475 | IN07 | 0.014 | 0.81 |
| 4.3 | Km 1+190 | IN08 | 0.047 | 2.63 |
| 11 | Km 0+070 | NI02 | 0.430 | 24.87 |

Interferenze idrauliche e caratteristiche dei bacini afferenti (lotto 2)

Deviazioni e sistemazioni idrauliche

Gli interventi previsti in alveo a monte e a valle dei manufatti di attraversamento sono stati definiti utilizzando opere di protezione di tipo "elastico" quali materassi di tipo Reno e gabbioni, rivestimento in massi che costituiscono un'affidabile protezione degli stessi dall'azione erosiva

della corrente di piena. Gli interventi di sistemazione ripropongono la sagoma delle sezioni attuali d'alveo e incidono solo localmente sulle pendenze longitudinali dei corsi d'acqua.

Le sistemazioni idrauliche sono state progettate in generale con lo scopo di:

- assicurare con il periodo di ritorno previsto la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria;
- diminuire le eventuali condizioni di rischio garantendo l'efficienza idraulica dei corsi d'acqua;
- non alterare le condizioni di deflusso idrico e solido nel tratto oggetto di studio;
- impedire divagazioni che possano andare ad interessare le opere in progetto;
- assicurare che l'evoluzione della livelletta d'alveo non approfondisca l'incisione esistente in corrispondenza dell'opera di attraversamento;
- evitare fenomeni di erosione localizzata.

Inoltre, sono previste una serie di opere minori (tombini) principalmente volti alla risoluzione delle interferenze idrauliche con i bacini minori, da realizzare per fasi o in unica soluzione in base alla condizione specifica.

Le opere di linea minori vengono riassunte nella tabella seguente:

| TOMBINI FERROVIARI | | | | |
|--------------------|------------------------------------|-------------|-------|---|
| LOTTO | TRATTA | WBS OPERA | km | TIPOLOGIA |
| 1.1 | Stazione Fontanarossa | IN01 | 0+680 | Tombino bicanne 3.00x2.00 |
| 1.1 | Stazione Fontanarossa | IN02 | 0+695 | Tombino tricanne 3.00x2.00 |
| 1.1 | Stazione Fontanarossa | IN03 | 0+840 | Tombino tricanne 3.50x2.00 |
| 1.1 | Stazione Fontanarossa | IN04 | 0+875 | Tombino bicanne 3.00x2.00 |
| 1.1 | Stazione Fontanarossa | IN05 | 1+130 | Tombino bicanne 3.00x2.00 |
| 1.1 | Stazione Fontanarossa | IN05 | 1+190 | Tombino 3.00x2.00 |
| 2 | Catania - Siracusa | IN06 | 0+364 | Tombino ϕ 1500 |
| 2 | Catania - Siracusa | IN07 | 0+630 | Tombino ϕ 1500 |
| 2 | Catania - Siracusa | IN08 | 1+190 | Tombino 2.00x2.55 |
| 2 | Catania - Siracusa | IN09 | 1+60 | Tombino 3.00x2.30 |
| 2 | Catania - Siracusa | IN10 | 2+160 | Tombino di trasparenza tricanne 3.00x2.00 |
| 2 e 3 | Fascio A/P | IN11A-IN11B | 2+210 | Tombino di trasparenza tricanne 3.00x2.00 |
| 2 e 3 | Fascio A/P | IN12A-IN12B | 2+360 | Tombino di trasparenza tricanne 3.00x2.00 |
| 2 e 3 | Fascio A/P | IN13A-IN13B | 2+460 | Tombino di trasparenza tricanne 3.00x2.50 |
| 2 e 3 | Fascio A/P | IN14A-IN14B | 2+564 | Tombino di trasparenza tricanne 3.00x2.50 |
| 2 | Catania - Siracusa | IN15 | 2+880 | Tombino di trasparenza 5.00x3.00 |
| 2 | Catania - Siracusa | IN17 | 3+010 | Tombino 5.00x3.00 |
| 2 | Collegamento Fascio A/P Interporto | IN18 | 0+737 | Tombino 5.00x2.20 |
| 3 | Palermo - Siracusa | IN20 | 0+925 | Tombino 2.00x2.45 |
| 3 | Palermo - Siracusa | IN21 | 1+075 | Tombino 2.00x2.50 |

Per una descrizione più dettagliata si rimanda alle relazioni tecniche specialistiche e agli elaborati grafici di progetto.

Analisi delle attività lavorative

| | |
|---|------------|
| <u>Attività propedeutiche:</u> | |
| - livellamento del terreno | ORG CAN 06 |
| - posa massi | MOV TER 20 |
| REALIZZAZIONE DEI TOMBINI A SPINTA: | |
| Realizzazione della platea di varo: | |
| - esecuzione ove previsto delle opere provvisionali per consentire lo scavo della fossa di varo | CA PRO 01 |
| - esecuzione dei cordoli di testa opere provvisionali | CA PRO 02 |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione della soletta di base | CA FDZ 06 |
| - esecuzione del muro reggispinta | CA ELE 05 |
| Realizzazione e varo del tombino scatolare: | |
| - esecuzione della soletta di base | CA FDZ 06 |
| - esecuzione delle pareti | CA ELE 05 |
| - esecuzione della soletta di copertura | CA ORZ 01 |
| - impermeabilizzazione del monolite | CA IMP 03 |
| - predisposizione della struttura di sostegno dei binari in esercizio | ARM LAV 08 |
| - spinta del monolite | CA ELE 04 |
| - rimozione della struttura di sostegno del binario in esercizio | ARM LAV 09 |
| - demolizione del rostro e della platea di varo | CA DEM 01 |
| - stoccaggio dei materiali di risulta | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di risulta | MOV TER 10 |
| - rinterri | MOV TER 08 |
| Realizzazione dei pozzetti: | |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - scavo a sezione obbligata | MOV TER 05 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |

| | |
|--|---|
| - realizzazione pozzetti | CA FDZ 06 CA ELE 05 |
| - rinterri | MOV TER 08 |
| Interventi di stabilizzazione dei versanti | |
| - sistemazione del terreno | VER SIS 01 MOV TER 02 |
| REALIZZAZIONE DEI TOMBINI IN OPERA: | |
| Realizzazione del tombino scatolare: | |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione della soletta di base | CA FDZ 06 |
| - esecuzione delle pareti | CA ELE 05 |
| - esecuzione della soletta di copertura | CA ORZ 01 |
| - impermeabilizzazione del monolite | CA IMP 03 |
| - realizzazione muri d'ala | CA FDZ 01 CA ELE 05 |
| - rinterri | MOV TER 08 |
| DEVIAZIONI E SISTEMAZIONI IDRAULICHE | |
| - pulizia dell'alveo | BON ORD 01 VER SIS 03 |
| - rivestimento dell'alveo e delle sponde (strato drenante, rivestimento in c.a., rivestimento in pietra locale, posa gabbioni e materassi tipo reno) | MOV TER 08 CA IMP 02 CA PRO 07 OA PAV 01 STR CAN 06 |

Rischi specifici

- Rischi derivanti dalle lavorazioni effettuate in presenza d'acqua
- Caduta negli scavi a cielo aperto o caduta a livello
- rischio caduta nei pozzetti
- Smottamento, cedimenti e allagamenti degli scavi
- Investimento e schiacciamento in fase di scavo o per crollo delle opere di sostegno e di consolidamento in fase di getto
- Caduta dall'alto per l'utilizzo di trabatelli e ponteggi appoggiati su terreni franabili senza ancoraggi stabili (per il casseramento e il getto delle pareti e della soletta)
- Caduta di materiali dall'alto
- Rischi connessi con la presenza di ferri di ripresa non coperti emergenti dai casseri in legno o metallici

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 150 di 397 |

- Seppellimento, sprofondamento
- Rischio di investimento

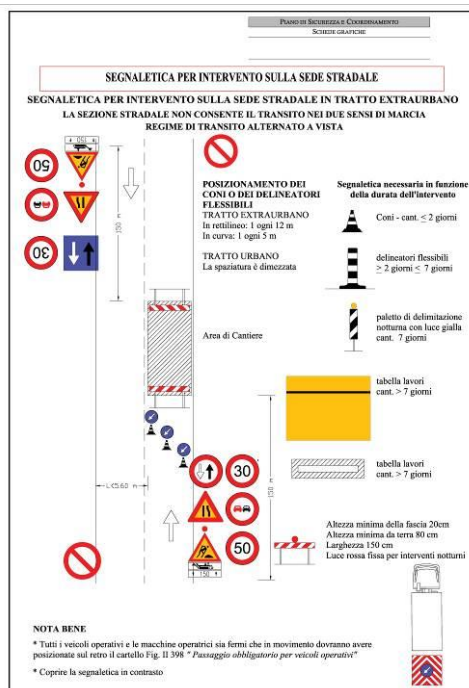
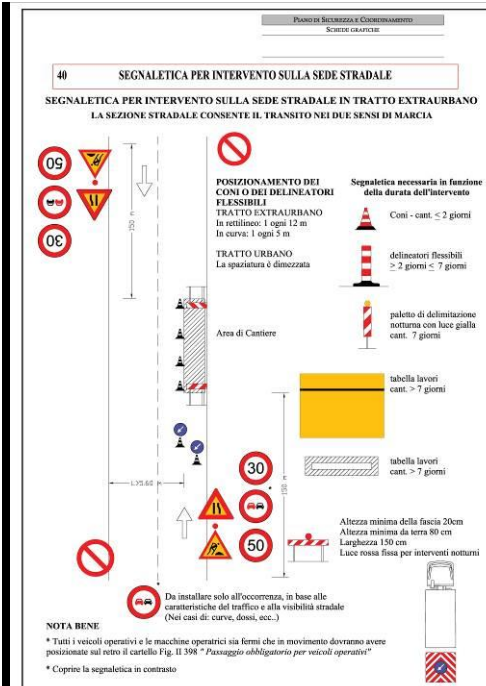
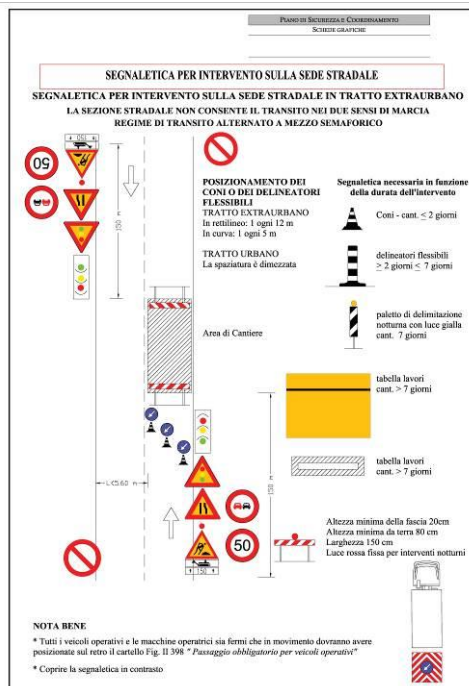
Prescrizioni e misure di sicurezza

- 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 i rischi e le modalità operative derivanti dall'esecuzione di scavi, si faccia riferimento al Capitolo 1 della Sezione Generale, in particolare al paragrafo 1.2.1.1 "Seppellimento e sprofondamento" ed al Capitolo 5 paragrafo 5.5 "Lavori di sbancamento e movimento terra".
- Per la presenza degli scavi quando la loro profondità risulti superiore a 1.50m, dovranno essere posizionati idonei parapetti 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 parapetti saranno preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.10m.
- Gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- In caso di eventi meteorologici prolungati i lavori dovranno essere sospesi e si dovrà provvedere alla messa in sicurezza di mezzi ed attrezzature.
- Qualora si verificassero eventi meteorologici prolungati la ripresa delle attività lavorative dovrà essere preceduta da un'attenta verifica della stabilità delle scarpate di tutte le aree di lavoro, provvedendo alla rimozione e riprofilatura delle parti instabili.
- Eventualmente le aree di lavoro dovranno essere dotate di pompe di aggotamento atte ad allontanare eventuali venute d'acqua.
- Nella fase di realizzazione delle opere idrauliche è presente il rischio biologico per la presenza di condotte fognarie; pertanto gli addetti dovranno essere tutti provvisti di idonei DPI consistenti, come minimo di guanti, mascherina, occhiali, gambali e preferibilmente indumenti speciali (usa e getta); durante tali lavorazioni si prescrive il divieto assoluto di mangiare, bere o fumare e di usare fiamme libere.
- Per i rischi, le misure di prevenzione e le istruzioni per gli addetti di reti di servizi rilevate e rilevabili, si faccia riferimento al capitolo 2 della Sezione Generale, in particolare ai

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 151 di 397 |

paragrafi 2.1.6 “Rischi dovuti alla presenza di reti di servizi”, 2.1.7 “Linee elettriche interrato”, 2.1.8 “Linee elettriche aeree”, 2.1.9 “Reti di gas”, 2.1.10 “Reti fognarie”, nonché al paragrafo 1.2.3 “Rischio cancerogeno” ed al paragrafo 1.2.4 “Rischio biologico”.

- Si dovrà procedere alla stesura di un protocollo operativo con gli Enti gestori dei servizi ed intervenire secondo modalità che prevedono almeno l’identificazione dei soggetti operativi responsabili per la sicurezza, le rispettive competenze, i tempi e le aree di intervento dei diversi soggetti e le procedure per la gestione delle emergenze.
- Ogni intervento sulle reti esistenti dovrà avvenire previo sezionamento, da eseguire a monte dei punti interessati. Di ciò dovrà essere fornita idonea formale documentazione da conservare in cantiere, prima di iniziare i lavori.
- Sarà cura dell’Appaltatore verificare, in fase di progettazione esecutiva presso i responsabili degli Enti Gestori, l’esatto posizionamento e/o la presenza delle reti interrato od aeree costituenti interferenza con la realizzazione delle opere previste nel presente PSC.
- I lavori previsti sui siti di interferenza, potranno iniziare solo dopo la risoluzione delle interferenze con i sottoservizi.
- Per l’attività di demolizione si dovrà procedere con cautela e con ordine senza pregiudicare la staticità di eventuali strutture vicine, provvedendo, in caso di necessità, ad effettuare opere di consolidamento e puntellamento di quelle parti che risultino pericolanti e pericolose per l’incolumità di persone e di impianti.
- Il posizionamento e il movimento dei mezzi adibiti alla demolizione saranno determinati in modo da assicurare la massima stabilità; la distanza dalla linea ferroviaria deve essere tale da evitare invasioni o sconfinamenti anche a seguito di instabilità e ribaltamento delle macchine stesse; inoltre i bracci meccanici saranno dotati di dispositivi di blocco del brandeggio.
- Le aree di lavoro su sede stradale dovranno essere segnalate come prescritto dal Nuovo codice della strada e dovranno essere protette contro il rischio di investimento delle maestranze, mediante l’installazione di barriere new jersey in cls di tipo stradale opportunamente collocate.

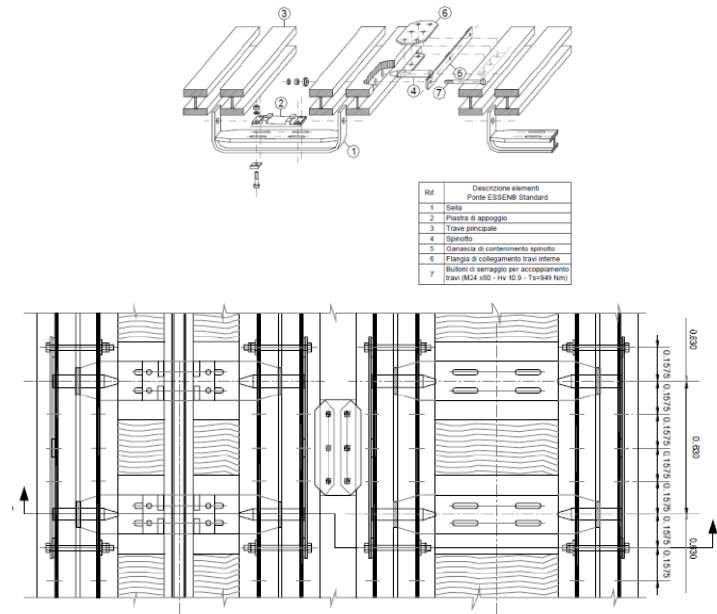


Si dovrà provvedere a realizzare una segnaletica verticale e orizzontale in base a quanto prescritto dal DL DI 04.03.2013 in cui sono riportati i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare. In particolare, agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 153 di 397 |

- L'allestimento delle aree di lavoro o delle piste di cantiere in prossimità di corsi d'acqua dovrà essere preceduto dalla posa di delimitazioni di sicurezza delle tipologie prescritte, al fine di prevenire la caduta in acqua.
- 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.
- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).
- Gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- La realizzazione di quanto sopra descritto dovrà avvenire nel rispetto delle misure di sicurezza di cui al paragrafo 5.6 della Sezione Generale "Lavori stradali".
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione dei lavori in ambito ferroviario si faccia riferimento al Capitolo 4 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 4.1 "Nozioni Generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario", 4.2.1 "Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione", 4.3 "Esecuzione lavori in ambiente ferroviario".
- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella di sicurezza dal filo esterno della rotaia del più vicino binario in esercizio, dovranno avvenire in regime di Interruzione Programmata d'Orario (I.P.O.) o in regime di interruzione della circolazione e con servizio di scorta e protezione cantieri, secondo quanto disposto dalle IPC (Istruzioni di protezione cantiere) e dalla Legge n. 191/74.
- Per la presenza degli scavi quando la loro profondità risulti superiore a 1.50m, dovranno essere posizionati idonei parapetti 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 parapetti saranno preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.10m.
- L'infissione dei pali di vincolo in legno, che precederà il montaggio del sistema di sostegno del binario, dovrà avvenire durante le I.P.O. e in regime di toltensione.
- 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.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 154 di 397 |



Sezione orizzontale del ponte di ESSEN

Prima del posizionamento del sistema Essen viene effettuata una riunione di coordinamento e con un rappresentante delle ferrovie. Durante la riunione verranno concordati i tempi e i modi di procedere al posizionamento del sistema in orari che non pregiudichino il traffico ferroviario.

La procedura normale richiede un impiego di circa tre ore. Prima di cominciare i lavori vengono fatti i rilievi della sede ferroviaria.

La fase di lavoro di solito è in IPO. Questa comincia con la rimozione dei ballast. Il personale addetto dovrà avere cura nell'operare con i necessari dispositivi di sicurezza adatti al lavoro in notturna.

In seguito, i mezzi meccanici poseranno le selle sotto i binari e vareranno le longherine del ponte Essen. Il personale verifica l'esatta collocazione delle selle e l'allineamento delle longherine.

Una volta posizionate, le longherine vengono fissate con gli spinotti, le piastre di contenimento e le selle con attrezzi manuali e avvitatore elettrico.

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.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 155 di 397 |

Nella fase di smontaggio delle travi di vincolo la velocità di transito dovrà essere ulteriormente ridotta a 50 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, nel muoversi 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.
- Analoghe passerelle dovranno essere previste per garantire la continuità degli stradelli di servizio per il personale RFI.
- Durante l'installazione e la successiva rimozione del sistema di sostegno del binario, occorrerà lavorare in regime di interruzione della circolazione e comunque con l'ausilio di personale addetto alla protezione cantieri e nel rispetto di quanto prescritto dalle I.P.C.
- Il personale addetto alle operazioni alla quota del ferro, potrà accedere ai binari solo dopo che tutti questi siano stati interrotti, secondo le istruzioni impartite dal responsabile RFI addetto all'organizzazione della protezione cantieri.
- La comunicazione dell'avvenuta interruzione dei binari dovrà essere effettuata solo mediante la modulistica di protezione in uso, predisposta da RFI.
- L'Appaltatore in fase di progettazione esecutiva dovrà predisporre la procedura dettagliata da seguire nelle operazioni di scavo – spinta – monitoraggio e la relativa programmazione con cadenza minima settimanale e con le conseguenti prescrizioni di sicurezza; il CSP di fase esecutiva dovrà tener conto di tale procedura nel proprio PSC.
- La singola fase di spinta dovrà avvenire in unica soluzione.
- Durante le operazioni per l'infissione oleodinamica del monolite, non sono ammessi scostamenti (rispetto le ipotesi di progetto) superiori al 2‰ della lunghezza della corsa di spinta. A causa delle piccole tolleranze consentite, il “sistema Essen” presuppone un continuo controllo della posizione del monolite durante le fasi di infissione dello stesso: detto controllo dovrà ottenersi attraverso un preciso sistema di rilevamento topografico in grado di rilevare la direzione di avanzamento e la posizione manuale del manufatto. Per quanto sopra esposto si prevede la presenza sui binari di persone durante la fase di spinta.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 156 di 397 |

Pertanto si prescrive che anche la fase di rilevamento del manufatto e dei binari, avvenga in regime di interruzione della circolazione.

- Tutte le attività da svolgersi nella fase di spinta, previste in regime di interruzione:
 - scavo residuo (se previsto)
 - controlli sullo scavo e sulle macchine
 - spinta
 - controlli post spinta, sul monolite e sul sistema di sostegno
 - operazioni di sistemazione/compensazione del sistema di sostegno
 - rilievo finale del sistema di sostegno
 - liberazione dei binari da eventuali materiali presenti

dovranno necessariamente terminare almeno 15 minuti prima della fine dell'interruzione programmata.
- In caso di eventi meteorologici prolungati i lavori dovranno essere sospesi e si dovrà provvedere alla messa in sicurezza di mezzi ed attrezzature.
- Si dovranno predisporre pompe di aggettamento nell'eventualità di intercettare l'acqua falda. In ogni caso qualora le condizioni metereologiche 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.
- All'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio, conformemente a quanto prevede il Codice della Strada.
- In particolare, agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.
- Le lavorazioni di scotico e movimentazione del terreno comportano la presenza di diversi mezzi meccanici, che possono interferire tra di loro. Al fine di prevenire i rischi di incidenti tra automezzi e di investimento dei lavoratori durante la movimentazione del terreno non devono essere eseguiti altri lavori che comportino la presenza di mano d'opera nella zona di intervento dei mezzi d'opera e di trasporto.
- Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 157 di 397 |

macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso ad idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi ecc.).

- Accertare la portanza dei terreni in funzione dei carichi trasmessi dalle macchine operatrici e comunque azionare gli stabilizzatori per ripartire tali carichi;
- Utilizzare macchine operatrici, di trasporto, di scavo e di perforazione dotate sia di struttura di protezione al ribaltamento (ROPS) che di struttura di protezione contro la caduta di oggetti (FOPS), di cabina insonorizzata e climatizzata, protezioni fisse ed inamovibili su tutti gli organi in movimento, sedile del conducente antivibrazione, ancorato ed antiribaltamento;
- Segnalare l'operatività del mezzo meccanico mediante dispositivi luminosi. Nelle operazioni di retromarcia verificare che i dispositivi acustici sia funzionanti ed assistere il conducente da terra con movieri;
- Verificare che il terreno sui lati corti di testa dello scavo sia correttamente sagomato secondo l'angolo di natural declivio;
- Predisporre scale di accesso agli scavi che seguano l'andamento del terreno precedentemente sagomato;
- Vietare la presenza degli addetti operanti nel raggio di azione delle macchine operatrici;
- Le aree di lavoro in prossimità della linea ferroviaria in esercizio dovranno essere preventivamente delimitate mediante posa, a distanza non inferiore a m 1,50 dal fungo della più vicina rotaia, di barriere costituite da tavolati in legno al fine di prevenire sia il franamento di materiali sulla sede, sia contatti accidentali con l'impianto TE.
- L'installazione di una delimitazione continua, laddove previsto a distanze inferiori a quelle di sicurezza prescritte dovrà avvenire in regime di interruzione della circolazione e disalimentazione della linea di contatto.
- Particolare attenzione dovrà essere prestata a tutte quelle lavorazioni che prevedono la movimentazione di materiali con mezzi di sollevamento, adottando opportuni accorgimenti antibrandeggio per mantenere i carichi alla distanza di sicurezza dalla linea in tensione e dal binario in esercizio.
- Tutte le lavorazioni da svolgere a meno di 1.00 m da conduttori in tensione dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Per le lavorazioni che verranno effettuate in ambienti esterni dove l'illuminazione naturale non rispetti le indicazioni della norma UNI EN 12464-2 di seguito riportate, si dovrà provvedere ad una illuminazione artificiale che ne garantisca i valori prescritti.

| Tipo di zona, compito o attività | E_m^{10} lx | U_o^{11} | GR_L^{12} | R_a^{13} |
|--|------------------|------------|-------------|------------|
| Sgombero, scavo e carico | 20 | 0,25 | 55 | 20 |
| Area di costruzione, installazione delle condutture fognarie, trasporto, compiti ausiliari e di immagazzinamento | 50 | 0,40 | 50 | 20 |
| Montaggio degli elementi di una intelaiatura, armatura leggera di una intelaiatura, montaggio di intelaiatura e cassaforme di legno, condutture elettriche e cablaggio | 100 | 0,40 | 45 | 40 |
| Elementi di raccordo elettrico impegnativi, montaggio condutture, tubazioni e macchine | 200 | 0,50 | 45 | 40 |

UNI EN 12464-2 - Requisiti di illuminazione per zone, compiti ed attività nei cantieri edili

- L'accesso alle aree di lavorazione in alveo avverrà dalla locale viabilità e in prossimità dell'area di lavoro sarà realizzata apposita pista di cantiere sino alla quota dell'alveo.
- La pista dovrà essere progettata (a cura dell'Appaltatore in fase di progettazione esecutiva) in posizione sicura rispetto alle portate idrauliche del torrente, ed a quota tale da consentire l'accessibilità alle varie sezioni interessate dai lavori senza obbligare gli addetti a percorrere l'alveo in lunghezza.
- Data l'ubicazione delle aree di lavoro, nell'alveo dei torrenti, lo svolgimento delle attività lavorative, che dovrà comunque avvenire nei periodi di magra dei corsi d'acqua, dovrà essere coordinata con gli Enti di gestione delle stazioni pluviometriche e di monitoraggio dei bacini idrici alimentanti il suddetto torrente. In modo da conoscere preventivamente l'entità di eventuali precipitazioni meteoriche o la possibilità di esondazione dei corsi d'acqua e disporre l'interruzione di tutte le lavorazioni a rischio.
- Il corso d'acqua andrà monitorato a monte del cantiere durante i lavori, in modo da verificare con un minimo di preavviso eventuali portate pericolose.
- In caso di eventi meteorologici prolungati i lavori dovranno essere sospesi e si dovrà provvedere alla messa in sicurezza di mezzi ed attrezzature.
- Qualora si verifichi una esondazione la ripresa delle attività lavorative dovrà essere preceduta da un'attenta verifica della stabilità delle scarpate di tutte le aree di lavoro, provvedendo alla rimozione e riprofilatura delle parti instabili.
- Coloro che devono accedere in prossimità dell'alveo per l'esecuzione dei lavori devono essere forniti di idonei dispositivi di protezione individuale (stivali in gomma a tutta gamba, giubbotti di salvataggio a funzionamento automatico, etc.).

¹⁰ E_m = illuminamento medio mantenuto

¹¹ U_o = uniformità di illuminamento

¹² GR_L = limite dell'indice di abbagliamento

¹³ R_m = minima resa di colore

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 159 di 397 |

- Data l'ubicazione della zona di lavoro nell'alveo dei torrenti, le aree di lavoro dovranno essere dotate di pompe di aggotamento atte ad allontanare eventuali venute d'acqua.
- Eventuali sistemazioni logistiche (baraccamenti, WC chimici, Materiali, etc.) dovranno essere localizzate in piano, ed a quota ritenuta sicura sulla base della portata del torrente; dovrà inoltre essere realizzata una recinzione del tipo prescritto verso valle al fine di impedire l'accesso involontario nell'alveo a personale non addetto
- L'area di lavoro per la sistemazione dell'alveo se adiacenti ad altre aree per lavori differenti dovrà essere divise con idonee recinzioni del tipo prescritto.
- L'area logistica dovrà essere localizzata in piano, ed a quota ritenuta sicura sulla base della portata del torrente; dovrà inoltre essere realizzata una recinzione del tipo prescritto verso valle al fine di impedire l'accesso involontario nell'alveo a personale non addetto.
- Prima di iniziare il sollevamento dei carichi controllare che le imbracature siano realizzate a regola d'arte, con materiale integro, con tiranti a coefficiente di sicurezza rispetto al carico da sollevare, verificare lo stato d'usura di ganci e la portata massima consentita.
- Per un corretto utilizzo per le brache in funi di acciaio fare riferimento alla Norma EN 13411-2.
- Le manovre di sollevamento e posizionamento carichi dovranno essere effettuate in modo che si eviti il passaggio dei carichi sospesi sopra i lavoratori e sopra i punti dove l'eventuale caduta del carico possa costituire pericolo.
- Tutti gli addetti non devono sostare sotto il raggio d'azione dell'autogrù e del suo carico.
- Sia il gancio di sollevamento dell'autogrù che quelli delle funi o catene metalliche di sollevamento devono avere il dispositivo di sicurezza contro lo sganciamento accidentale del carico.
- I mezzi di sollevamento e di imbracatura devono riportare chiaramente indicata la portata massima ammessa in rapporto alle condizioni di uso.
- La portata delle brache deve essere adeguata al carico, tenendo conto anche delle variazioni in base al sistema di imbracatura adottato.
- Il manovratore deve essere informato sul peso dei carichi da sollevare, o lo stesso deve essere chiaramente indicato e visibile su quelli più rilevanti.
- Prima dell'impiego dei mezzi di sollevamento, il manovratore, quale responsabile della scelta degli stessi in base al carico da sollevare, deve controllarne lo stato di manutenzione.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 160 di 397 |

- L'imbracatura deve essere eseguita su specifiche disposizioni del manovratore, in modo tale da avere il carico equilibrato, per evitare il rischio di rotazioni incontrollate e facilitare le operazioni di posa.
- Durante le operazioni di sollevamento devono essere fatte allontanare a distanza di sicurezza tutte le persone presenti; l'eventuale transito di persone o automezzi nella zona esposta a rischio di caduta di materiali deve essere temporaneamente bloccato.
- Il sollevamento dei materiali in adiacenza a percorsi pedonali dovrà essere svolto mediante l'ausilio di funi guida.
- I lavori che comportano sollevamento di elementi non dovranno essere svolti in presenza di vento o cattive condizioni meteorologiche che possano ridurre la visibilità o far oscillare troppo il carico.
- Proteggere i ferri di attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso.
- Ribattere i chiodi sporgenti dai casseri non appena ultimato il disarmo.
- Prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo.
- Nelle operazioni di getto, le tubazioni di scarico dell'autopompa dovranno essere accoppiate verificando l'integrità dei sistemi meccanici di fissaggio con particolare attenzione all'imbrattamento per incrostazioni di residui cementizi; inoltre, esse dovranno essere adeguatamente bloccate o sostenute in modo da evitare spostamenti repentini o colpi di frusta dovuti alla pressione del getto.
- Utilizzare idonei DPI che garantiscano la protezione dal contatto e dalla proiezione di schizzi di cls, che contiene additivi chimici (schermi facciali, casco, tuta in tyvek e stivali in gomma).
- Mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.
- Iniziare i lavori di disarmo solo dopo l'autorizzazione del Direttore del Cantiere.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 161 di 397 |

3.16 INTERVENTO I_11 - REALIZZAZIONE RILEVATI E TRINCEE

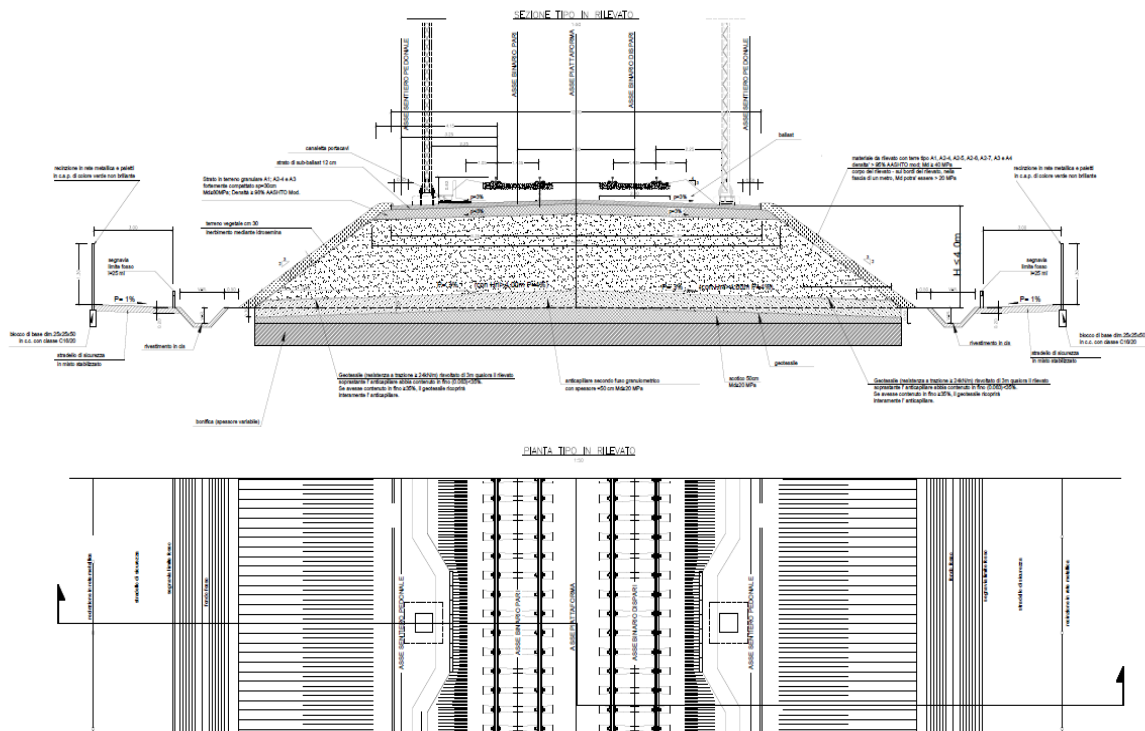
Concorrono alle opere dell'infrastruttura ferroviaria, nei tratti allo scoperto, anche rilevati e trincee.

Rilevati

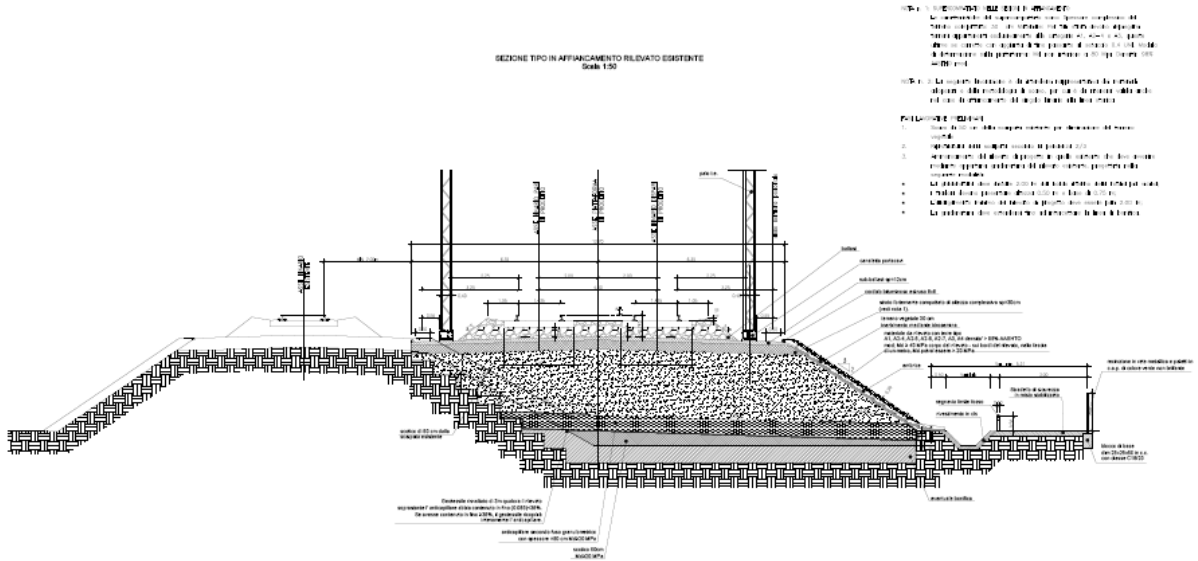
Tra gli interventi è prevista la realizzazione dei rilevati nel seguito riportati:

- RI14 - adeguamento sede ferroviaria esistente dal km 0+00,00 a km 0+775;
- RI02 - Rilevato ferroviario dal pk 2+200,00 al pk 2+700,00
- RI03 - Rilevato ferroviario dal pk 0,00 al pk 210,00 (Lato Siracusa);
- RI04 - Rilevato ferroviario dal pk 250,00 al pk 1+275,00 (Lato Siracusa);
- RI05 - Rilevato ferroviario dal pk 1+355,00 al pk 2+925,00 (Lato Siracusa);
- RI06 - Rilevato ferroviario dal pk 2+950,00 al pk 3+370,00 (Lato Siracusa);
- RI07 - Rilevato ferroviario dal pk 0+0,00 al pk 0+505,00 (A/P-INTERPORTO);
- RI08 - Rilevato ferroviario dal pk 0+585,00 al pk 1+150,00 (A/P-INTERPORTO);
- RI09 - Rilevato ferroviario provvisorio (A/P-INTERPORTO);

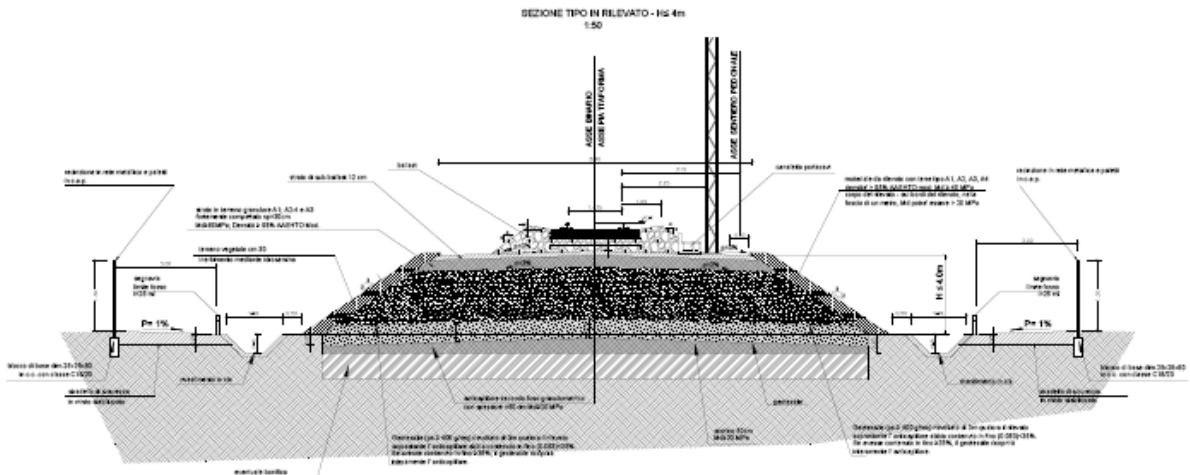
Nel seguito sono riportate alcune tra le sezioni tipo in rilevato previste in progetto:



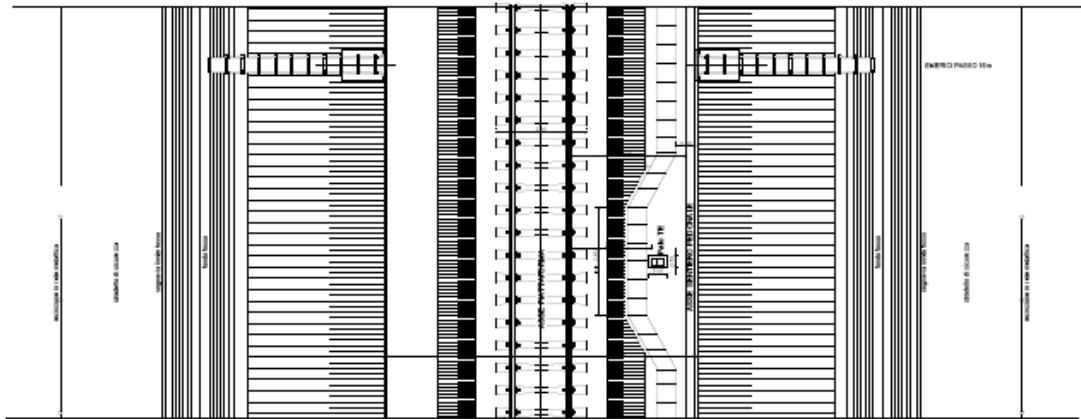
Sezione tipo rilevato a doppio binario e pianta



Sezione tipo rilevato in affiancamento rilevato esistente



PIANTA TIPO IN RILEVATO
1:50



Sezione tipo rilevato a singolo binario e pianta

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 163 di 397 |

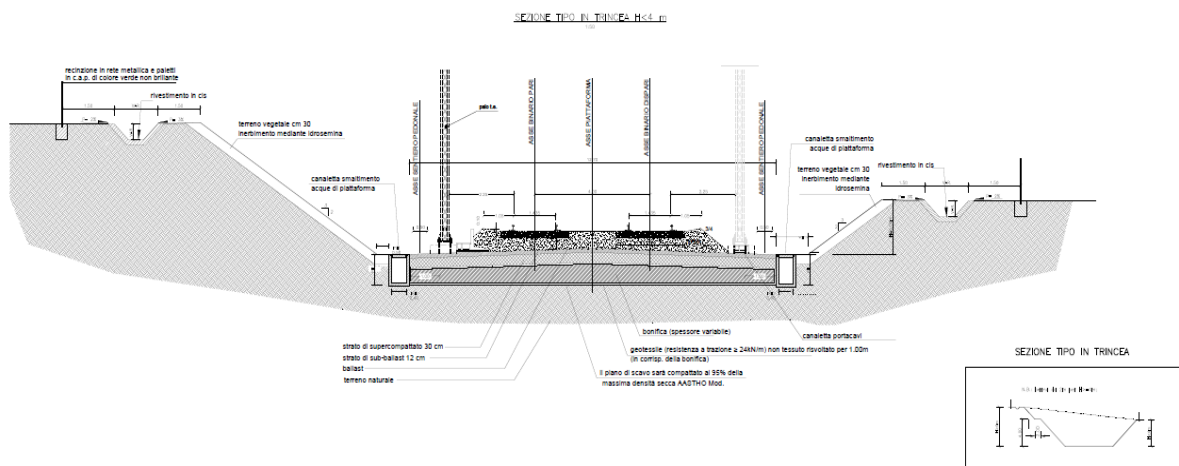
Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Trincee

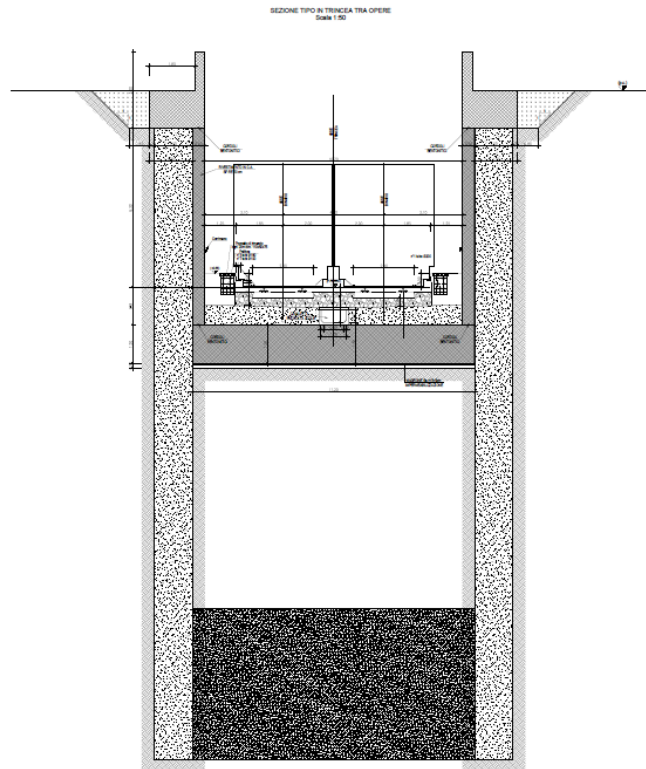
Tra gli interventi è prevista la realizzazione di trincee. Si faccia riferimento al §3.9 per le opere d'arte maggiori (TR02 e TR03).

- TR01 – Trincea ferroviaria dal km 0+00,00 a km 0+774,30;
- TR02 - Trincea ferroviaria dal pk 0+150 a pk 0+921;
- TR03 - Trincea ferroviaria tra diaframmi dal pk 1+836 al pk 2+200,00

Nel seguito sono illustrate alcune tra le sezioni tipo in trincea previste in progetto:



Sezione tipo in trincea



Sezione tipo trincea tra opere

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione della macrofase avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| | |
|--|------------------------|
| Realizzazione opere provvisoriale: | |
| - livellamento del terreno | ORG CAN 06 |
| - esecuzione delle paratie di micropali | CA PRO 03 |
| - esecuzione delle paratie di pali | CA PRO 01 |
| - esecuzione del cordolo di testa | CA PRO 02 |
| - costruzione di manufatti in c.a. e demolizione parziali degli stessi | CA FDZ 02 CA DEM 01 |
| Realizzazione rilevato: | |
| - pulizia delle scarpate e taglio della vegetazione | BON ORD 01 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 165 di 397 |

| | |
|---|---|
| - gradonatura della scarpata esistente | MOV TER 02 |
| - demolizione dei manufatti lungo linea esistenti (fossi di guardia, recinzione, canaletta portacavi) | CIV DMM CIV DMA CA DEM 01 SMO CAN 03 SSV POS 13 |
| - scavo di scotico per la bonifica superficiale dei terreni di fondazione | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - riempimento con materiale arido dello strato scotico da bonificare | MOV TER 08 |
| - disposizione dei fogli di geotessile non tessuto per lo strato di anticapillare | MOV TER 11 |
| - stesa di uno strato anticapillare | MOV TER 08 |
| - realizzazione del rilevato ferroviario per strati contigui di materiale | STR LAV 01 |
| - riprofilatura della scarpata lato binario esistente | VER SIS 03 |
| - posa dei manufatti monolitici in cls delimitanti il ciglio della piattaforma e dei cunicoli portacavi | OA PAV 04 |
| - stesa e rullatura dello strato di supercompattato (30 cm) | STR LAV 03 |
| - stesa e rullatura dello strato di sub-ballast in conglomerato bituminoso (12 cm) | STR PAV 03 |
| - posa degli embrici sulla scarpata del rilevato | OO CC 01 |
| - stesa di uno strato di terreno vegetale sulla scarpata del rilevato | VER SIS 01 |
| - realizzazione dei fossi di guardia in cls al piede del rilevato | ARM CBI 02 |
| - posa della recinzione | STR LAV 07 |
| Realizzazione muro di contenimento: | |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione della soletta di base | CA FDZ 06 |
| - esecuzione delle pareti | CA ELE 01 |
| Predisposizione fondazioni barriere antirumore: | |
| - sbancamenti con macchine operatrici | MOV TER 02 |
| - scavi di fondazione con macchine operatrici | MOV TER 03 |
| - micropali di fondazione | FOND 03 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 166 di 397 |

| | |
|--|------------|
| - cordolo di fondazione | CA PRO 02 |
| Rimozione/demolizioni: | |
| - rimozione e carico pietrisco su carri | ARM DEM 04 |
| - demolizione blocchi di fondazione TE con martelli demolitori | CA DEM 01 |
| Realizzazione delle parti in trincea: | |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOR TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| Realizzazione muro di contenimento (eventuale): | |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione della soletta di base | CA FDZ 06 |
| - esecuzione delle pareti | CA ELE 01 |
| - esecuzione dei rinterri | MOV TER 08 |
| - posa delle tubazioni di drenaggio | IMP IDR 01 |
| Predisposizione fondazioni barriere antirumore: | |
| - sbancamenti con macchine operatrici | MOV TER 02 |
| - scavi di fondazione con macchine operatrici | MOV TER 03 |
| - micropali di fondazione | FOND 03 |
| - cordolo di fondazione | CA PRO 02 |
| Realizzazione della piattaforma stradale: | |
| - formazione dello strato di fondo | STR LAV 03 |
| - formazione degli strati di completamento | STR LAV 04 |
| Realizzazione di aree bitumate e recintate: | |
| - scavo di preparazione dell'area | MOV TER 02 |
| - stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - riempimento con materiale arido | MOV TER 08 |
| - esecuzione di scavi a sezione obbligata | ORG CAN 29 |
| - posa di tubazioni, pozzetti, serbatoi e vasche | ORG CAN 27 |
| - allacciamenti | ORG CAN 13 |
| - esecuzione dei rinterri | ORG CAN 24 |

| | |
|--|--|
| - realizzazione della pavimentazione dei piazzali e delle elisuperfici | STR LAV 04 |
| - realizzazione delle fondazioni delle recinzioni perimetrali | CA FDZ 03 |
| - posa delle recinzioni | ORG CAN 04 |
| - posa dei cancelli di accesso alle aree | STR LAV 06 |
| - posa della segnaletica | STR CAN 04 STR CAN 05 |
| <u>Realizzazione elementi di completamento e di drenaggio:</u> | |
| - posa barriere di sicurezza | STR POS 02 |
| - posa cordonature a ciglio strada | CA PRO 07 |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - sistemazione a verde | VER SIS 01 VER SIS 02 VER SIS 03 |

Rischi specifici

- Ribaltamento dei mezzi di cantiere in transito lungo percorsi prospicienti gli scavi, a seguito di manovre in aree ristrette o per cedimento del terreno di appoggio;
- Investimento da parte dei mezzi di cantiere ai danni degli addetti a terra;
- Caduta all'interno degli scavi;
- Cadute a livello;
- Urti, colpi, impatti, compressioni;
- Schiacciamento delle mani;
- Inalazione di polvere;
- Rischio biologico;
- rischio interferenze con la viabilità interpodereale locale
- rischio con l'esercizio ferroviario
- rischio di interferenza con i mezzi impegnati nella realizzazione di altri interventi oggetto dell'intervento;
- rischio elettrocuzione.
- vibrazioni
- rumore.
- elettrocuzione

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 168 di 397 |

- Interferenza con l'esercizio ferroviario

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione dei lavori in ambito ferroviario si faccia riferimento al Capitolo 4 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 4.1 *“Nozioni Generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario”*, 4.2.1 *“Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione”*, 4.3 *“Esecuzione lavori in ambiente ferroviario”*.
- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella minima dal filo esterno della rotaia del più vicino binario in esercizio, dovranno avvenire in regime di Interruzione Programmata d'Orario (I.P.O.) o in regime di interruzione della circolazione e con servizio di scorta e protezione cantieri, secondo quanto disposto dalle IPC (Istruzioni di protezione cantiere) e dalla Legge n. 191/74.
- I transiti e le lavorazioni effettuati mediante carrelli ferroviari dovranno avvenire in regime di interruzione della circolazione ed essere coordinati da un lavoratore che dovrà verificare che non vi siano maestranze impegnate in altre operazioni. La movimentazione dei mezzi d'opera su rotaia dovrà essere regolamentata in base alla *“Istruzione per la circolazione dei mezzi d'opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale”* (IMCO).
- All'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio, conformemente a quanto prevede il Codice della Strada.
- Le lavorazioni di scotico e movimentazione del terreno comportano la presenza di diversi mezzi meccanici, che possono interferire tra di loro. Al fine di prevenire i rischi di incidenti tra automezzi e di investimento dei lavoratori durante la movimentazione del terreno non devono essere eseguiti altri lavori che comportino la presenza di mano d'opera nella zona di intervento dei mezzi d'opera e di trasporto.
- Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso ad idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi ecc.).
- Accertare la portanza dei terreni in funzione dei carichi trasmessi dalle macchine operatrici e comunque azionare gli stabilizzatori per ripartire tali carichi;

- Utilizzare macchine operatrici, di trasporto, di scavo e di perforazione dotate sia di struttura di protezione al ribaltamento (ROPS) che di struttura di protezione contro la caduta di oggetti (FOPS), di cabina insonorizzata e climatizzata, protezioni fisse ed inamovibili su tutti gli organi in movimento, sedile del conducente antivibrazione, ancorato ed antiribaltamento;
- Segnalare l'operatività del mezzo meccanico mediante dispositivi luminosi. Nelle operazioni di retromarcia verificare che i dispositivi acustici sia funzionanti ed assistere il conducente da terra con movieri;
- Verificare che il terreno sui lati corti di testa dello scavo sia correttamente sagomato secondo l'angolo di natural declivio;
- Predisporre scale di accesso agli scavi che seguano l'andamento del terreno precedentemente sagomato;
- Vietare la presenza degli addetti operanti nel raggio di azione delle macchine operatrici;
- All'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio, conformemente a quanto prevede il Codice della Strada.
- In particolare, agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.
- Le aree di lavoro in prossimità della linea ferroviaria in esercizio dovranno essere preventivamente delimitate mediante posa, a distanza non inferiore a m 1,50 dal fungo della più vicina rotaia, di barriere costituite da tavolati in legno al fine di prevenire sia il franamento di materiali sulla sede, sia contatti accidentali con l'impianto TE.
- L'installazione di una delimitazione continua, laddove previsto a distanze inferiori a quelle di sicurezza prescritte dovrà avvenire in regime di interruzione della circolazione e disalimentazione della linea di contatto.
- Per le lavorazioni che verranno effettuate in ambienti esterni dove l'illuminazione naturale non rispetti le indicazioni della norma UNI EN 12464-2 di seguito riportate, si dovrà provvedere ad una illuminazione artificiale che ne garantisca i valori prescritti.

| Tipo di zona, compito o attività | E_m^{14} lx | U_o^{15} | GR_L^{16} | R_a^{17} |
|----------------------------------|------------------|------------|-------------|------------|
| Sgombero, scavo e carico | 20 | 0,25 | 55 | 20 |

¹⁴ E_m = illuminamento medio mantenuto

¹⁵ U_o = uniformità di illuminamento

¹⁶ GR_L = limite dell'indice di abbagliamento

¹⁷ R_m = minima resa di colore

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 170 di 397 |

| | | | | |
|---|-----|------|----|----|
| Area di costruzione, installazione delle condutture fognarie, trasporto, compiti ausiliari e di immagazzinamento | 50 | 0,40 | 50 | 20 |
| Montaggio degli elementi di una intelaiatura, armatura leggera di una intelaiatura, montaggio di intelaiatura e cassafornie di legno, condutture elettriche e cablaggio | 100 | 0,40 | 45 | 40 |
| Elementi di raccordo elettrico impegnativi, montaggio condutture, tubazioni e macchine | 200 | 0,50 | 45 | 40 |

UNI EN 12464-2 - Requisiti di illuminazione per zone, compiti ed attività nei cantieri edili

- 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.
- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione di eventuali interferenze (certificate dall'Ente gestore) che nella circostanza il DL dovrà coordinare con il CEL.
- Le lavorazioni di scotico e movimentazione del terreno comportano la presenza di diversi mezzi meccanici, che possono interferire tra di loro. Al fine di prevenire i rischi di incidenti tra automezzi e di investimento dei lavoratori durante la movimentazione del terreno non devono essere eseguiti altri lavori che comportino la presenza di mano d'opera nella zona di intervento dei mezzi d'opera e di trasporto.
- Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso ad idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi ecc.).
- Le attività di perforazione, per la realizzazione dei pali dovranno essere precedute dalla verifica della stabilità del piano di lavoro e delle apparecchiature di perforazione stesse.
- In corrispondenza di ciascun palo dovrà essere messo in opera un avampozzo provvisorio di altezza non inferiore ad 1,20m rispetto al piano di lavoro, costituito da un tubo di lamiera d'acciaio di diametro leggermente superiore al diametro di perforazione ed avente funzione di guida dell'utensile, di difesa dall'erosione del terreno nelle fasi di immissione e risalita dell'utensile di perforazione, nonché di protezione contro eventuali scivolamenti di persone all'interno del foro.
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dall'esecuzione di scavi, si faccia riferimento al Capitolo 2 della Sezione Generale, in particolare al paragrafo 2.2.1.1 "Seppellimento e sprofondamento" ed al Capitolo 6 paragrafo 6.5 "Lavori di sbancamento e movimento terra".
- Le aree di stoccaggio destinate all'accumulo dei materiali provenienti dalla rimozione del ballast, dovranno essere opportunamente impermeabilizzate onde evitare l'inquinamento del suolo e delle acque. Relativamente allo stoccaggio temporaneo nonché all'allontanamento dei

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 171 di 397 |

materiali suddetti dal cantiere ed al conferimento alle discariche autorizzate si rimanda a quanto previsto nel par. 9.1 “*Rifiuti*” della Sezione Generale.

- In considerazione della programmazione dei lavori si avranno diverse squadre impegnate di diverse specialistiche. L’impresa Affidataria in base ai dettami delle specifiche riunioni di coordinamento programmate con il CSE ed in base alla prescrizione del presente PSC dovrà impegnarsi a coordinare le attività delle diverse imprese esecutrici coinvolte supervisionando le attività tramite un preposto garantendo la cooperazione, il coordinamento e lo scambio di informazione tra le parti coinvolte.
- L'Appaltatore dovrà studiare con attenzione i percorsi di persone, mezzi, materiali dal Cantiere Operativo alle aree di lavorazione lungo linea, e dovrà garantire la segregazione di tali percorsi.
- Durante le lavorazioni che comportano l'utilizzo di macchine operatrici è necessario verificare che il raggio d'azione dei bracci o delle macchine stesse non invada, a causa di manovre errate, la sagoma ferroviaria in esercizio, considerando il carico da movimentare e l'eventuale massima oscillazione dei bracci meccanici. In ogni caso, è necessario assistere le operazioni con l'ausilio di uomini a terra.
- Prima di procedere al posizionamento dei macchinari l'Appaltatore dovrà verificare mediante sopralluoghi e, dove necessario, mediante prove di carico, l'effettiva portanza e compattezza del terreno. In ogni caso si dovranno prevedere degli stabilizzatori degli automezzi e, dove fosse necessario, delle piastre metalliche per ripartire il carico e le sollecitazioni su una superficie più ampia.
- Le squadre che opereranno lungo linea dovranno indossare giubbetti ad alta visibilità, atti a diversificare il personale addetto alle lavorazioni dal personale addetto alla protezione cantiere. In particolare, si adotterà il colore giallo per il personale di scorta ed il colore arancione per le maestranze. Tale misura consentirà agli operatori di individuare con chiarezza e con maggiore immediatezza le indicazioni impartite dal personale di scorta. La distinzione dei colori, così come prescritta, segue un criterio non formalizzato, ma usualmente applicato nell'ambito dei lavori ferroviari.
- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti sotto tensione dovranno avvenire in regime di disalimentazione.
- Dovrà sempre essere effettuato un preventivo sopralluogo per analizzare le attività da svolgere durante le interruzioni della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento a quelle di breve durata e collocate nelle ore notturne, verificando inoltre la corrispondenza delle richieste di toltensione con le attività che si dovranno svolgere.

- Le attività di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento dovranno essere svolte rispettando la distanza prescritta dai conduttori sotto tensione (ml, 1,00 per linee elettriche fino a 25 Kv e ml 3,00 per linee elettriche fino a 220Kv, laddove sia applicabile la L. 26/4174, n. 191 e ove sia applicabile il D. Lgs. 81/08 e s.m.i. secondo la tab.l Allegato IX di seguito riportata).

| Un (kV) | D (m) |
|--------------------|-------|
| ≤ 1 | 3 |
| $1 < Un \leq 30$ | 3,5 |
| $30 < Un \leq 132$ | 5 |
| > 132 | 7 |

Dove Un = tensione nominale

- Gli addetti operanti su tali aree dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- All'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio; inoltre la segnaletica indicante la presenza di lavori in corso deve essere integrata da una corretta ubicazione della segnaletica stradale secondo gli schemi e le tipologie conformi al Nuovo Codice della Strada.
- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate con le recinzioni del tipo prescritto, e regolarizzate in piano al fine di consentire manovre sicure.
- Per i lavori in affiancamento alla linea esistente dovranno essere segnalati, bisognerà in oltre procedere, in caso di interventi particolari, ad operare in regime di interruzione.
- I fronti del cantiere prospicienti dislivelli dovranno essere protetti dalla caduta mediante la posa di parapetti se aree di lavoro o pedonali, mediante guard-rail o new jersey se aree di manovra o carrabili.
- Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso ad idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi ecc.).
- Per la presenza degli scavi dovranno essere posizionati idonee delimitazioni nelle aree prospicienti l'area di lavoro; suddette delimitazioni dovranno preferibilmente essere realizzate mediante rete in materiale plastico stampato sostenuta da paletti infissi nel terreno.
- In tutte le posizioni sopraelevate (>2.00 metri), i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Tutti gli addetti a lavorazioni che comportino esposizione al rumore, dovranno essere dotati di idonei DPI (cuffie, tappi auricolari con e senza archetti, tappi monouso), e possibilmente

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 173 di 397 |

essere adibiti, a rotazione, a lavorazioni non rumorose; sarà comunque cura dell'Appaltatore valutare preventivamente i livelli di rumore per tutte le postazioni di lavoro.

3.17 INTERVENTO I_12 – MURI ED OPERE DI SOSTEGNO

Nel progetto sono previsti muri ed opere di sostegno, ad esempio muri di controripa trincee ferroviarie, muri di protezione da urto ferroviario in corrispondenza delle sottostrutture dei ponti esistenti e dei fabbricati posti lungo linea, laddove ubicate a distanze inferiori ai 15 m, etc., per i quali, per la descrizione circa l'ubicazione e dettagli tecnici, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Più nello specifico è possibile individuare sinteticamente le seguenti due tipologie di opere maggiori MU03 e MU05 che si sviluppano planimetricamente rispettivamente dal 1+724,99 km al km 2+025,18 km in corrispondenza del rilevato ferroviario RI03, parallelamente al rilevato della viabilità NV07, e dal 2+173,54 km al km 2+765,02 km a sostegno del rilevato ferroviario RI05, parallelamente alla linea storica.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione dell'intervento avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| <u>Realizzazione opere di sostegno e presidio</u> | |
|---|------------------------|
| - Esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - Stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - Allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - Esecuzione delle strutture di fondazione in c.a. | CA FDZ 06 |
| - Esecuzione delle strutture in elevazione in c.a. | CA ELE 01 |
| - Esecuzione dei rinterri | MOV TER 08 |
| - Posa delle tubazioni di drenaggio | IMP IDR 01 |
| <u>Realizzazione paratia di micropali multirantata (ove previsto)</u> | |
| - Esecuzione delle paratie di micropali | CA PRO 01 CA PRO 03 |
| - Esecuzione dei cordoli di testa delle paratie | CA PRO 02 |
| - Tirantatura delle paratie | CA PRO 11 |
| - Esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - Stoccaggio del materiale di scavo | MOV TER 12 |
| - Allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ rischio frana, cedimenti, ecc.
- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 175 di 397 |

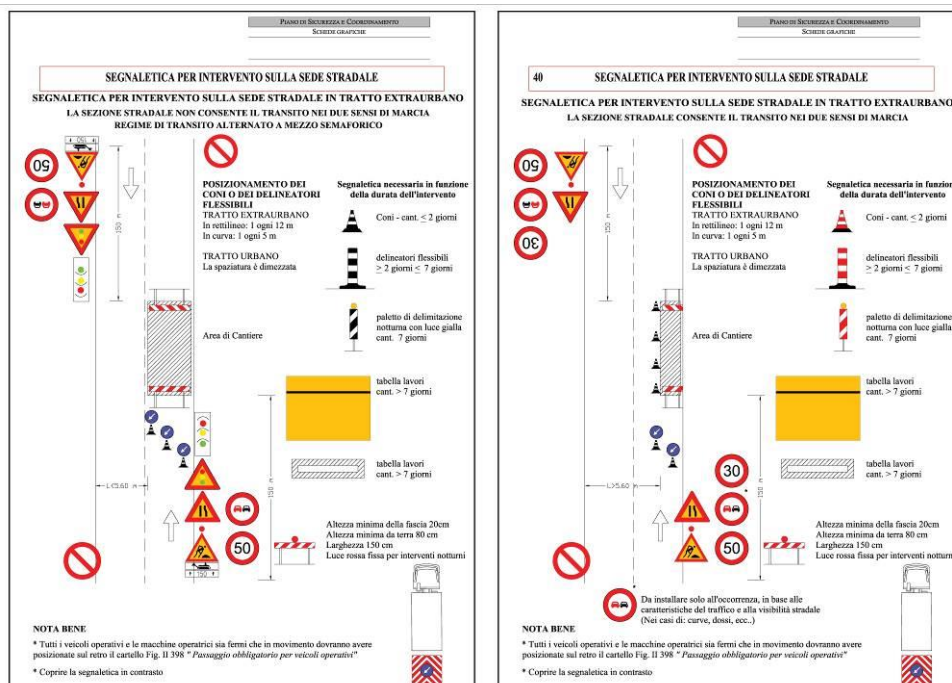
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

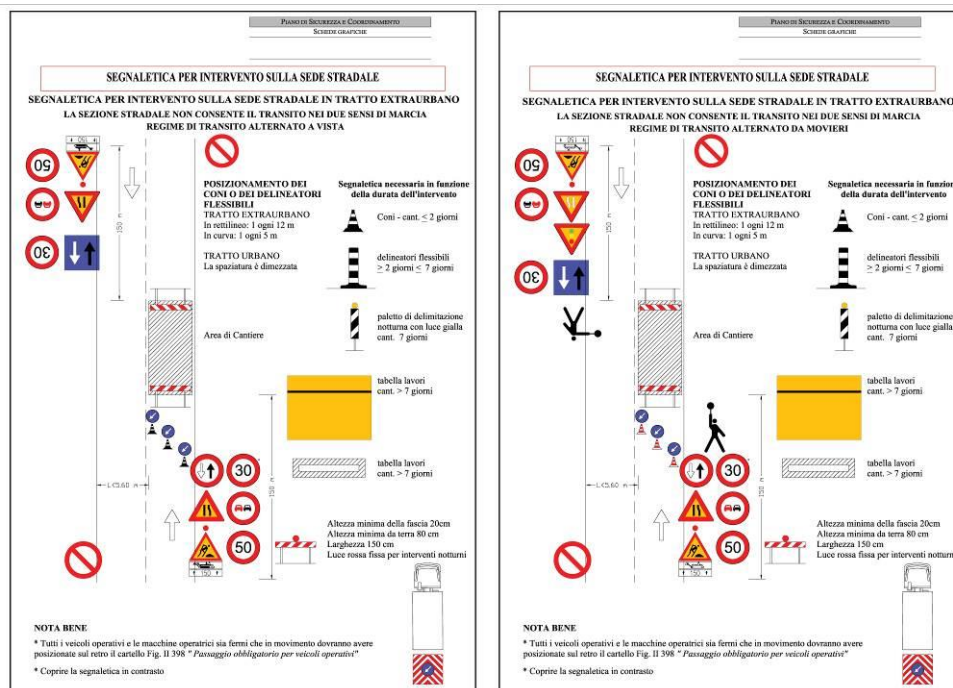
Prescrizioni e misure di sicurezza

- Tutte le aree di lavorazione dovranno essere preventivamente delimitate e, successivamente, segregate con le recinzioni, per impedire l'accesso ai non addetti ai lavori.
- Il raggiungimento delle aree di lavoro in prossimità dei versanti franosi dovrà essere sempre garantito, anche attraverso la realizzazione di piste di cantiere aggiuntive.
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione dei lavori in ambito ferroviario si faccia riferimento al Capitolo 4 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 4.1 “Nozioni Generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario”, 4.2.1 “Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione”, 4.3 “Esecuzione lavori in ambiente ferroviario”.
- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella minima dal filo esterno della rotaia del più vicino binario in esercizio, dovranno avvenire in regime di Interruzione Programmata d'Orario (I.P.O.) o in regime di interruzione della circolazione e con servizio di scorta e protezione cantieri, secondo quanto disposto dalle IPC (Istruzioni di protezione cantiere) e dalla Legge n. 191/74.
- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).
- Prima della installazione del cantiere per la realizzazione delle viabilità, dovranno essere considerate:
 - la tipologia di strada, la funzione territoriale assegnata ed il tipo di traffico;
 - le possibili interazioni (o gli eventuali conflitti) tra le diverse componenti del traffico ammesso (es. mezzi pubblici e/o privati, residenti, pedoni, esercizi commerciali);
 - le interferenze con la viabilità esistente e con l'ambiente attraversato, con particolare riferimento agli insediamenti ed alle attività presenti o programmate nelle aree ad accessibilità diretta.
- Delimitare la zona d'intervento con la segnaletica prescritta dal Codice della strada; lungo la zona di confine tra aree di lavoro e la viabilità saranno installati dei new jersey. Si preveda la

presenza di movieri per garantire la movimentazione dei mezzi pesanti o l'eventuale impossibilità di transito di veicoli sui due sensi di marcia della sede stradale a seguito di un restringimento determinato dalle attività lavorative.

- verificare la presenza e la dislocazione di ostacoli fissi o di altri elementi in grado di condizionare il movimento dei mezzi, tipo lampioni, muri ecc.
- verificare la forma, le dimensioni e l'inclinazione dei piani di lavoro e di passaggio
- osservare i limiti di velocità previsti per i mezzi
- Indossare abbigliamento ad alta visibilità
- Fornire assistenza alle manovre dei mezzi, da una distanza di sicurezza (fuori dall'area operativa del mezzo) ed usa segnaletica gestuale convenzionale
- mantenere sgombrere le vie di transito e le aree di manovra dei mezzi
- prestare attenzione ai sistemi di segnalazione sonora degli automezzi sospendi i lavori in caso di:
 - scarsa visibilità dovuta a nebbia, a forti piogge ecc.
 - avverse condizioni meteorologiche, ad esempio per presenza di ghiaccio o neve
- Le aree di lavoro su sede stradale dovranno essere segnalate come prescritto dal Nuovo Codice della Strada e dovranno essere protette contro il rischio di investimento delle maestranze, mediante l'installazione di barriere new jersey in cls di tipo stradale opportunamente collocate.





La parzializzazione della viabilità e la viabilità provvisoria dovranno rispettare le tempistiche dettate dalla programmazione delle fasi di esecuzioni. Si dovrà provvedere a realizzare una segnaletica verticale e orizzontale in base a quanto prescritto dal DI 04.03.2013 in cui sono riportati i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare. In particolare, agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.

- In particolare agli incroci con la viabilità locale va segnalata la presenza del cantiere e ove possibile interdetta la circolazione per prevenire il rischio di commistione tra la circolazione di mezzi dell'appaltatore con mezzi di non addetti ai lavori.
- 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.
- I lavori non potranno avere inizio sino all'ultimazione della risoluzione delle interferenze (certificate dall'Ente gestore).
- Gli addetti alle lavorazioni dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- All'esterno del cantiere deve essere disposta segnaletica indicante la presenza dello stesso cantiere ed il transito dei mezzi di lavoro, oltre che il divieto di passaggio; inoltre la segnaletica indicante la presenza di lavori in corso deve essere integrata da una corretta ubicazione della segnaletica stradale secondo gli schemi e le tipologie conformi al Nuovo Codice della Strada.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 178 di 397 |

- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate con le recinzioni del tipo prescritto, e regolarizzate in piano al fine di consentire manovre sicure.
- I fronti del cantiere prospicienti dislivelli dovranno essere protetti dalla caduta mediante la posa di parapetti se aree di lavoro o pedonali, mediante guard-rail o new jersey se aree di manovra o carrabili.
- Le aree di lavoro dovranno essere preventivamente delimitate dalla viabilità pubblica mediante posa di New Jersey in cls di tipo stradale per proteggere le maestranze dallo svio di autoveicoli.
- Tali aree di lavoro dovranno essere segnalate secondo gli schemi e le tipologie conformi al Nuovo Codice della Strada.
- Gli addetti operanti su tali aree dovranno indossare indumenti ad alta visibilità.
- Durante la movimentazione del terreno la diffusione di polveri e fibre deve essere ridotta al minimo irrorando periodicamente le superfici e inoltre l'esposizione degli operatori di macchine deve essere ridotta utilizzando preferibilmente mezzi provvisti di cabina o in alternativa fare ricorso ad idonei DPI (mascherina, occhiali protettivi ecc.).
- Per la presenza degli scavi dovranno essere posizionati idonee delimitazioni nelle aree prospicienti l'area di lavoro; suddette delimitazioni dovranno preferibilmente essere realizzate mediante rete in materiale plastico stampato sostenuta da paletti infissi nel terreno.
- Data la ridotta disponibilità di spazi di manovra, nelle operazioni connesse alle lavorazioni, deve essere impedito anche mediante delimitazione dell'area, la sosta e/o il transito di uomini e mezzi nel raggio di azione delle macchine operatrici e degli apparecchi di sollevamento.
- Le interferenze tra diverse macchine operatrici devono essere evitate eventualmente anche con l'ausilio di un preposto alla direzione del coordinamento dei mezzi, messo a disposizione dall'Appaltatore per ogni punto di possibile interferenza
- Nell'utilizzo di autocarri con braccio idraulico, autogru ecc., si prescrive il divieto di sosta e di lavoro nel raggio d'azione degli stessi.
- In tutte le posizioni sopraelevate (>2.00 metri), i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Tutti gli addetti a lavorazioni che comportino esposizione al rumore, dovranno essere dotati di idonei DPI (cuffie, tappi auricolari con e senza archetti, tappi monouso), e possibilmente essere adibiti, a rotazione, a lavorazioni non rumorose; sarà comunque cura dell'Appaltatore valutare preventivamente i livelli di rumore per tutte le postazioni di lavoro.
- Gli automezzi necessari all'esecuzione dei lavori dovranno spostarsi sul piazzale esclusivamente lungo la viabilità di cantiere preventivamente individuata.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 179 di 397 |

- Si prescrive che le aree di lavorazione siano preventivamente delimitate con recinzioni del tipo prescritto e sia segnalato all'esterno l'attività in corso ed i rischi presenti.
- All'interno delle aree così delimitate, sarà consentito accedere alle sole squadre addette alla realizzazione della nuova viabilità.
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- Tutti i sottoservizi dovranno essere segnalati prima dell'avvio delle attività lavorative.
- L'effettiva ubicazione dei sottoservizi dovrà avvenire su indicazione degli Enti gestori.
- Sarà comunque cura dell'Appaltatore verificare preventivamente, presso gli Enti gestori, l'esatto posizionamento e/o la presenza delle reti interrate od aeree costituenti interferenza con la realizzazione in oggetto.
- Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83 del D.lgs.81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dall'esecuzione di scavi, si faccia riferimento a quanto indicato nella Sezione Generale, in particolare al paragrafo "Seppellimento e sprofondamento" e "Lavori di sbancamento e movimento terra".
- Negli scavi con profondità maggiori di 1.5m, quando la consistenza del terreno non dia sufficienti garanzie di stabilità e non si possano realizzare le pareti dello scavo con pendenza di 45°, si dovranno eseguire armature a garanzia del franamento delle pareti.
- Per gli scavi di sbancamento, funzionali al raggiungimento della quota di esecuzione dei pali, con profondità superiore a 1.50m dovranno essere posizionati idonei parapetti 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 e il divieto di oltrepassare la bandella. I parapetti saranno

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 180 di 397 |

preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.00m.

- Per ridurre al minimo il rischio di seppellimento dei lavoratori durante le operazioni di scavo, si provvederà a dare un'adeguata pendenza alle pareti dello scavo, valutata in relazione al tipo di terreno attraversato, al fine di evitare possibili crolli del ciglio o cadute di masse di terreno all'interno dello scavo stesso. Qualora la natura del terreno non desse adeguate garanzie di tenuta le pareti dello scavo saranno assicurate con puntelli, sbatacchiamenti e rivestimenti.
- Durante l'esecuzione dei pali si dovranno preparare le aree sia per l'accesso dei mezzi d'opera sia per le delimitazioni delle stesse garantendo la corretta segnalazione in modo da evitare la presenza di non addetti.
- Si dovrà procedere rispettando le fasi realizzative sequenziali non creando interferenze tra aree adiacenti mantenendo opportune distanze atte a garantire la movimentazione dei mezzi d'opera impiegati. Prevedere un'area di stoccaggio delle gabbie che rispetti disposizione e accatastamento atto ad evitare crolli o ribaltamenti.
- Verificare la stabilità del terreno prima di far accedere le macchine; se nell'area sono presenti addetti a diverse lavorazioni coordinare gli interventi e assicurare spazio e viabilità che consentano i movimenti e le manovre necessarie alla lavorazione.
- Le attività di trivellazione, per la realizzazione dei pozzi, dovranno essere precedute dalla verifica della stabilità del piano di lavoro e delle apparecchiature di perforazione stesse.
- Garantire l'accessibilità delle aree distinguendo la viabilità carrabile da quella pedonale. Nelle aree in cui siano presenti fanghi si provveda ad adottare adeguate passerelle.
- Durante uso di mezzi di sollevamento, i lavoratori non dovranno sostare al di sotto del carico e si potranno avvicinare solo quando il carico è prossimo al punto di appoggio e in assenza di oscillazioni
- Le palancole (eventuali) devono sporgere di almeno 30 cm dal piano stradale e svilupparsi per tutta la profondità dello scavo.
- La movimentazione degli elementi di protezione dello scavo deve avvenire con l'ausilio di un apparecchio di sollevamento o di un escavatore omologato, con prelievo del carico direttamente dall'autocarro o da un'area di deposito preventivamente individuata.
- Prima di iniziare il sollevamento dei carichi controllare che le imbracature siano realizzate a regola d'arte, con materiale integro, con tiranti a coefficiente di sicurezza rispetto al carico da sollevare, verificare lo stato d'usura di ganci e la portata massima consentita.
- Per un corretto utilizzo per le brache in funi di acciaio fare riferimento alla Norma EN 13411-2.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 181 di 397 |

- Le manovre di sollevamento e posizionamento carichi dovranno essere effettuate in modo che si eviti il passaggio dei carichi sospesi sopra i lavoratori e sopra i punti dove l'eventuale caduta del carico possa costituire pericolo.
- Tutti gli addetti non devono sostare sotto il raggio d'azione dell'autogrù e del suo carico.
- Sia il gancio di sollevamento dell'autogrù che quelli delle funi o catene metalliche di sollevamento devono avere il dispositivo di sicurezza contro lo sganciamento accidentale del carico.
- I mezzi di sollevamento e di imbracatura devono riportare chiaramente indicata la portata massima ammessa in rapporto alle condizioni di uso.
- La portata delle brache deve essere adeguata al carico, tenendo conto anche delle variazioni in base al sistema di imbracatura adottato.
- Il manovratore deve essere informato sul peso dei carichi da sollevare, o lo stesso deve essere chiaramente indicato e visibile su quelli più rilevanti.
- Prima dell'impiego dei mezzi di sollevamento, il manovratore, quale responsabile della scelta degli stessi in base al carico da sollevare, deve controllarne lo stato di manutenzione.
- L'imbracatura deve essere eseguita su specifiche disposizioni del manovratore, in modo tale da avere il carico equilibrato, per evitare il rischio di rotazioni incontrollate e facilitare le operazioni di posa.
- Durante le operazioni di sollevamento devono essere fatte allontanare a distanza di sicurezza tutte le persone presenti; l'eventuale transito di persone o automezzi nella zona esposta a rischio di caduta di materiali deve essere temporaneamente bloccato.
- Il sollevamento dei pannelli in adiacenza a percorsi pedonali dovrà essere svolto mediante l'ausilio di funi guida.
- Durante la posa (eventuale) delle armature, nessun operatore dovrà trovarsi all'interno dello scavo in posizione non protetta dalle armature stesse, né in prossimità dei fronti dello scavo, che andranno comunque profilati secondo l'angolo di natural declivio.
- I lavori che comportano sollevamento di elementi non dovranno essere svolti in presenza di vento o cattive condizioni meteorologiche che possano ridurre la visibilità o far oscillare troppo il carico.
- A seguito di forti piogge, gelo, prolungata siccità o, in generale, cattive condizioni meteorologiche che possano influenzare le caratteristiche di tenuta del terreno, è necessario eseguire opportune verifiche prima della ripresa dei lavori.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 182 di 397 |

- Per garantire la salubrità dell'aria nella trincea e la sicurezza dei lavoratori dal rischio incendio o esplosione, si dovrà disporre all'occorrenza di strumenti di rilevazione di gas nocivi o esplosivi.
- Per gli eventuali rischi e le modalità operative derivanti dall'esecuzione di lavori in ambienti confinati, si faccia riferimento al paragrafo 2.3 della Sezione Generale.
- In corrispondenza degli accessi, segnalare la natura del rischio mediante idonea cartellonistica.
- Tutti i lavoratori in ambienti confinati devono essere adeguatamente informati, formati e addestrati alla loro mansione specifica, tenendo conto dei seguenti aspetti: esposizione ai rischi chimici, ai rischi fisici, ai rischi infortunistici, condivisione e padronanza delle procedure e modalità operative necessarie per ridurre al minimo i rischi lavorativi, utilizzo corretto dei DPI (anche di III categoria, per i quali è obbligatorio un addestramento specifico) e delle relative indicazioni e controindicazioni all'uso, significato della segnaletica di sicurezza e degli allarmi ottico/acustici, gestione ed esecuzione delle procedure di salvataggio/evacuazione.
- Vigilare costantemente l'accesso al cantiere impedendo l'entrata di persone non addette ai lavori.
- Prima dell'accesso nei luoghi di lavoro, tutti i lavoratori impiegati nelle attività (compreso, eventualmente, il datore di lavoro) devono essere puntualmente e dettagliatamente informati dal datore di lavoro committente di tutti i rischi che possono essere presenti nell'area di lavoro (compresi quelli legati ai precedenti utilizzi). È previsto che tale attività debba essere svolta per un periodo sufficiente e adeguato allo scopo della medesima e, comunque, non inferiore ad un giorno.
- Dotare gli addetti di un adeguato sistema di comunicazione con il personale presente all'esterno dell'ambiente confinato per consentire una rapida chiamata in caso di emergenza (compatibile con un'atmosfera dove c'è rischio di formazione di atmosfere esplosive).
- Se necessario, il lavoratore deve essere dotato di idonei DPI di posizionamento, trattenuta, discesa, salita e di arresto caduta, incluse le linee di vita collocate intorno al punto di accesso degli spazi confinati. Si deve scegliere il dispositivo di ancoraggio più idoneo all'attività lavorativa secondo i due seguenti criteri:
 - se il mezzo principale di accesso in uno spazio confinato è costituito da una scala, il lavoratore deve essere connesso ad un sistema di arresto caduta provvisto di dispositivo di recupero; il sistema permette il recupero del lavoratore in caso di caduta o di incapacità a risalire. Il sistema non deve essere usato da un lavoratore che sale e scende in sospensione.
 - se il mezzo principale di accesso in uno spazio confinato è costituito da un sistema che solleva e fa scendere il lavoratore in sospensione, esso deve essere nello stesso tempo sollevato od abbassato con un argano e deve essere attaccato ad un sistema di arresto caduta

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 183 di 397 |

provvisto di dispositivo di recupero come dispositivo di sicurezza. Il sistema consente al lavoratore in sospensione di essere sempre agganciato a due funi.

- L'Appaltatore dovrà organizzare un programma per l'approvvigionamento dei materiali in modo da non intralciare le operazioni di movimentazione delle apparecchiature e non occupare le vie di fuga.
- Le lavorazioni all'interno dei pozzi/pozzetti dovranno essere accompagnate da continui monitoraggi per la verifica della salubrità dell'aria, dell'intensità del rumore e dell'illuminazione. Sarà cura dell'Appaltatore eseguire, mediante organi competenti, indagini mirate a valutare nei luoghi di lavoro la presenza e/o la produzione di polveri, gas di scarico, condizioni di scarsa visibilità e carichi di incendio. La temperatura in tali ambienti dovrà essere contenuta, per mezzo di un sistema di ventilazione forzata, al di sotto del limite massimo di 30 gradi centigradi del termometro a bulbo asciutto o 25 gradi centigradi del termometro a bulbo bagnato.
- L'Appaltatore dovrà inoltre garantire le salubrità dell'aria nei pozzi/pozzetti effettuando verifiche della qualità dell'aria eventualmente installando opportuni impianti di areazione. In caso di cattiva qualità dell'aria con il superamento dei valori di soglia si dovrà procedere al blocco immediato di tutte le lavorazioni e, alla ripresa si dovrà utilizzare un numero di mezzi inferiore rispetto a quelli precedentemente presenti oltre che coordinare le lavorazioni con le attività particolari in atto.
- Le lavorazioni nei pozzi/pozzetti dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata.
- Dovrà essere garantito, per tutta la durata delle lavorazioni, un livello di illuminazione (indipendente dal concorso dei mezzi di illuminazione individuale di cui debbono essere forniti tutti gli addetti), non inferiore a 50 lux medi. Dove ci possono essere potenziali atmosfere esplosive o infiammabili, è necessario impiegare attrezzi in grado di non produrre scintille e disporre di lampade opportunamente protette e sistemi d'illuminazione schermati.
- Trattandosi di un volume ridotto con modalità operative dell'attività svolta tali da provocare il contatto della persona con le parti conduttrici su un'ampia superficie del corpo (diversa da mani e piedi) ed essendo limitata la possibilità di interrompere tale contatto, è possibile considerare il cassone come luogo conduttore ristretto. In questi casi, l'alimentazione degli apparecchi elettrici trasportabili e portatili deve avvenire necessariamente:
 - con circuiti a bassissima tensione di sicurezza (SELV);

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 184 di 397 |

- con separazione elettrica (un solo componente elettrico collegato a ciascun avvolgimento secondario del trasformatore di isolamento, a meno che il trasformatore d'isolamento non abbia gli avvolgimenti secondari distinti), con apparecchio utilizzatore di classe II; in casi particolari apparecchio di classe I, connesso alle masse estranee locali;
- con sorgenti autonome, come batteria o gruppo elettrogeno.
- Ulteriori accorgimenti tecnici, volti a limitare il maggior aggravio di rischio elettrico caratteristico degli ambienti confinati e luoghi conduttori ristretti, sono costituiti dall'adozione di protezioni isolanti per l'operatore, tra le quali le più ricorrenti sono le seguenti:
 - pedane isolanti in gomma o in legno;
 - supporti isolanti per pinze e torce di saldatura;
 - connettori isolanti su tutte le utenze elettriche di qualsiasi voltaggio;
 - calzature e guanti dielettrici.
- Nel caso di operazioni di saldatura eseguite in ambiente confinato, anche per motivi di sicurezza legati alla possibile elettrocuzione oltrech  per il controllo di eventuali sorgenti di innesco, di incendi o esplosioni, il cavo di massa di ritorno alla saldatrice deve essere sempre collegato direttamente alla macchina (sempre posizionata all'esterno) mediante un cavo isolato.
- I collegamenti a terra della struttura metallica devono, analogamente al resto dell'impianto, essere realizzati a regola d'arte cos  come gli eventuali impianti di protezione dalle scariche atmosferiche.
- L'Appaltatore dovr  organizzare all'accesso dell'eventuale ambiente confinato durante lo svolgimento dei lavori, il punto per il coordinamento dell'emergenza che dovr  essere presidiato per tutta la durata dei lavori da addetti a rotazione da incaricati di raccogliere eventuali segnali di allarme e attivare la procedura di emergenza interna, e segnalare l'allarme agli organismi preposti (VV.F., Protezione civile, 118, etc.).
- Sar  cura dell'Appaltatore predisporre nelle aree di lavorazione personale, mezzi e segnaletica per la gestione delle situazioni di emergenza.
- Prima di disporre l'entrata dei lavoratori all'interno di ambienti confinati, controllare che le aperture di accesso abbiano dimensioni tali da permettere l'ingresso e l'uscita del lavoratore con tutto l'equipaggiamento ed il recupero in condizioni di emergenza.
-   sempre necessaria la presenza di una persona all'esterno dello spazio confinato che osservi e comunichi con i lavoratori presenti all'interno, in modo di dare prontamente l'allarme in caso di emergenza e attivare le procedure di soccorso.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 185 di 397 |

- Le scale a mano sono da considerare un mezzo di transito per piccoli dislivelli e non una postazione fissa di lavoro; esse devono essere saldamente ancorate e legate prima dell'utilizzo.
- Stabilire norme procedurali per ridurre il più possibile la movimentazione manuale dei materiali.
- I mezzi meccanici devono essere posti fuori servizio quando a causa del vento o di altri fenomeni atmosferici, gli operatori ritengono di non poter controllare con sufficiente margine di sicurezza le attività in corso. È comunque vietato l'utilizzo di mezzi meccanici e attrezzature in caso di velocità del vento superiore ai limiti imposti dal fabbricante nel proprio manuale d'uso e manutenzione.
- Prima dell'immissione sulla pubblica via, tutti i mezzi gommati in uscita devono essere sottoposti ad un ciclo di pulizia degli pneumatici, per evitare che fango e detriti invadano le carreggiate della viabilità ordinaria.
- Verificare la corretta applicazione dei dispositivi di corto circuito e dei segnali di arresto.
- Verificare la messa a terra delle parti metalliche percorse da tensione sulle quali si dovrà intervenire e l'idoneità dei dispositivi di protezione elettrica. Il dispositivo di corto circuito deve essere costituito da un conduttore di adatta sezione munito di terminali idonei per realizzare buoni contatti permanenti e va applicato collegando prima ad una sicura presa di terra e poi sempre servendosi di apposito fioretto di materiale isolante alle parti tensionabili stesse cui si deve accedere. Per togliere il dispositivo si deve procedere in ordine inverso.
- Allontanare i materiali in esubero e gli sfridi di lavorazione dalle aree operative e dalle vie di transito comuni.
- L'Appaltatore dovrà organizzare un programma per l'approvvigionamento dei materiali in modo da non intralciare le operazioni di movimentazione delle apparecchiature e non occupare le vie di fuga.
- Stabilire norme procedurali per ridurre il più possibile la movimentazione manuale dei materiali.
- Movimentare a mano solo carichi il cui peso sia contenuto nei limiti previsti dall'All. XXIII del D. Lgs. 81/08 e s.m.i.. In caso contrario utilizzare attrezzature ausiliarie o chiedere l'intervento di altri addetti, in modo da distribuire uniformemente il carico fra tutti e verificando che il percorso da seguire sia libero da ostacoli.
- I lavoratori che operano in prossimità delle macchine, devono indossare indumenti ad alta visibilità.
- È vietata la presenza di addetti nel raggio d'azione delle macchine operatrici.
- I mezzi devono essere dotati di tutti i dispositivi ottici (compreso girofaro) e acustici (clacson e cicalino di retromarcia) in perfetta efficienza.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 186 di 397 |

- I lavoratori devono indossare i DPI e indumenti ad alta visibilità.
- Garantire la visibilità dal posto di manovra dei mezzi (manutenzione e pulizia).
- Utilizzare i segnalatori acustici e luminosi di manovra e di retromarcia.
- Effettuare una frequente turnazione degli addetti, per limitare l'esposizione ai rischi.
- Proteggere i ferri di attesa delle armature con fungotto in plastica di colore rosso.
- Ribattere i chiodi sporgenti dai casseri non appena ultimato il disarmo.
- Prima della fase di getto, verificare la tenuta dei casseri per prevenire un eventuale cedimento sotto la spinta del calcestruzzo.
- Nelle operazioni di getto, le tubazioni di scarico dell'autopompa dovranno essere accoppiate verificando l'integrità dei sistemi meccanici di fissaggio con particolare attenzione all'imbrattamento per incrostazioni di residui cementizi; inoltre, esse dovranno essere adeguatamente bloccate o sostenute in modo da evitare spostamenti repentini o colpi di frusta dovuti alla pressione del getto.
- Utilizzare idonei DPI che garantiscano la protezione dal contatto e dalla proiezione di schizzi di cls, che contiene additivi chimici (schermi facciali, casco, tuta in tyvek e stivali in gomma).
- Mantenere i disarmanti in contenitori sigillati e raccomandare ai lavoratori l'uso di creme protettive prima dell'uso dei disarmanti, di sciacquarsi abbondantemente le mani dopo il lavoro e di eliminare gli indumenti impregnati.

Iniziare i lavori di disarmo solo dopo l'autorizzazione del Direttore del Cantiere.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 187 di 397 |

3.18 INTERVENTO I_13 – IMPIANTI LUCE E FORZA MOTRICE

Date le entità dei carichi elettrici previsti saranno richieste nuove adduzioni di energia in media tensione rispettivamente per l'alimentazione degli impianti in corrispondenza della Stazione Fontanarossa, del nuovo fascio arrivi e partenze, del nuovo Terminal Merci, dei collegamenti PA-SR e CT-SR e degli imbocchi della nuova galleria artificiale.

Pertanto in ciascuno dei siti sopracitati è prevista la costruzione di nuove cabine MT/BT.

In linea generale, le opere LFM consisteranno nella realizzazione di:

- Cabine di trasformazione MT/BT;
- Quadro Generale di Bassa Tensione e sotto-quadri di distribuzione;
- Realizzazione di canalizzazioni per condutture elettriche
- Impianti di messa a terra;
- Impianti di illuminazione e forza motrice a servizio dei fabbricati di nuova realizzazione;
- Impianto di alimentazione delle utenze IM nei fabbricati di nuova realizzazione;
- Impianto di illuminazione delle punte scambi;
- Impianto di riscaldamento elettrico dei deviatori (RED).

Nello specifico, gli interventi nella stazione di Fontanarossa prevedono in aggiunta:

- L'adeguamento dell'impianto di illuminazione dei marciapiedi di stazione (in conseguenza del loro allungamento);
- La realizzazione dell'impianto di illuminazione dell'accesso alla stazione e del piazzale esterno alla stessa (per la quale sarà richiesta nuova fornitura in BT).

In merito al nuovo terminal Merci, in aggiunta a quanto sopra elencato verrà realizzato l'impianto di illuminazione del piazzale e della viabilità interni allo scalo, realizzato con torri faro.

Relativamente alla nuova galleria artificiale, di lunghezza compresa tra 500 e 1000 metri, gli impianti di illuminazione e forza motrice saranno realizzati nel rispetto della S.T.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 188 di 397 |

RFI.DPR.STC.IFS.LF611.B, ed. 2012 “Specifica tecnica di costruzione impianto illuminazione di emergenza gallerie ferroviarie di lunghezza compresa fra 500 m e 1000 m”.

Gli impianti consisteranno nel sistema di illuminazione in emergenza della galleria, secondo la specifica sopra riportata, negli impianti di illuminazione e forza motrice dei due fabbricati tecnologici di nuova realizzazione e nei sistemi di alimentazione delle utenze TLC e degli impianti di sollevamento acque, situati ad entrambi gli imbocchi.

Pertanto, gli interventi possono essere riassunti in:

- Cabine di trasformazione MT/BT;
- Quadro Generale di Bassa Tensione;
- Installazione del quadro di piazzale QdP;
- Realizzazione degli impianti di illuminazione delle vie di esodo in galleria;
- Realizzazione degli impianti di illuminazione e f.m. dei fabbricati tecnologici;
- Realizzazione degli impianti di messa a terra;
- Fornitura e posa in opera di Gruppi Elettrogeni e degli UPS;
- Realizzazione dell'impianto di alimentazione delle utenze TLC e IM, dell'impianto di sollevamento acque, all'interno dei fabbricati tecnologici.

Gli impianti di illuminazione previsti nelle nuove viabilità o nel ripristino delle viabilità esistenti si possono riassumere in:

- Realizzazione di canalizzazioni per condutture elettriche, pozzetti e blocchi di fondazione dei sostegni;
- Fornitura e posa di cavi elettrici;
- Fornitura e posa di quadri elettrici e apparecchiature;
- Fornitura e posa dei sostegni e dei corpi illuminanti;
- Interventi di ripristino dell'impianto di Pubblica Illuminazione esistente (ove previsto);
- Prove e verifiche finali.

Gli impianti di illuminazione delle nuove viabilità, comprese le rotatorie, saranno realizzati con corpi illuminanti fissati alla sommità di pali tronco-conici di altezza tale da garantire una altezza adeguata del corpo illuminate rispetto al piano strada.

Per l'illuminazione si utilizzeranno corpi illuminati a LED caratterizzati da bassi consumi ed elevata efficienza luminosa. Tale scelta progettuale consente di mantenere un buon comfort

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 189 di 397 |

visivo, ridurre i fenomeni di abbagliamento, creare una buona uniformità e la immediata percezione di incroci e svincoli. Inoltre, la disposizione dei corpi illuminanti e quindi dei sostegni è stata scelta sia in funzione della situazione dell'attuale impianto di illuminazione circostante e sia delle caratteristiche geometriche della strada in modo da realizzare una elevata uniformità dell'illuminazione sul manto stradale.

L'impianto di illuminazione è stato dimensionato in modo da garantire una luminanza media secondo quanto previsto dalle norme UNI 11248 e UNI EN 132101-2 in funzione della tipologia della strada.

Modalità di esecuzione dei lavori

Durante le fasi di costruzione del binario, in tale tratto saranno precluse le altre attività delle varie specializzazioni fino al suo completamento; questi interventi, quindi inclusi quelli di LFM, potranno avvenire sul lato non ancora armato operando con mezzi gommati, mentre per le parti già armate mediante l'utilizzo di carri ferroviari.

Tutte le attività preliminari di attrezzaggio delle gallerie potranno avvenire in concomitanza sul lato non interessato dalla posa dei binari, fatta salva la percorribilità di mezzi operativi e di soccorso lungo il tratto in questione.

Una volta realizzato l'armamento all'interno della galleria stessa, le varie specialistiche potranno iniziare le lavorazioni inerenti l'attrezzaggio impiantistico; le attività verranno svolte in parte da carri ferroviari, in transito all'interno della galleria stessa.

Le lavorazioni specifiche da eseguire nelle gallerie consistono nell'esecuzione di fori sulla volta e lateralmente, nel fissaggio delle grappe metalliche, nel montaggio delle lampade, la posa della linea di contatto e del circuito di protezione che sono simili a quelle che si devono eseguire anche all'aperto.

Dovranno essere definiti dall'impresa Affidataria in accordo con il Coordinatore i tempi ed i modi in cui le diverse squadre andranno ad operare all'interno di aree comuni, in modo che non si sovrappongano mai le lavorazioni di squadre diverse o che possano ridurre l'efficacia delle misure di sicurezza adottate.

Dovrà essere posta poi particolare attenzione affinché tutte le aree di lavoro siano lasciate sempre sgombre e libere da materiali e attrezzature alla fine di ogni turno di lavoro.

Analisi delle attività lavorative

| |
|---|
| <u>Opere elettromeccaniche in piazzale:</u> |
|---|

| | | |
|---|--|--------------------------|
| - | realizzazione maglia di terra | IMP SSE 02 |
| - | montaggio carpenterie: supporti e strutture | IMP SSE 02 |
| - | assemblaggio apparecchiature at e/o mt | IMP SSE 11 |
| - | esecuzione tesate aeree | IMP SSE 12 |
| - | esecuzione connessioni at/mt in tubi o conduttori rigidi | IMP SSE 03 |
| - | installazione armadi morsettiere | IMP SSE 14 |
| - | posa di torre faro | IMP ELE 29 |
| <u>Realizzazione impianti luce e forza motrice:</u> | | |
| - | posa cabina MT/bt | IMP ELE 13 |
| - | posa quadro elettrico | IMP ELE 08 |
| - | posa cavidotti e dorsali | IMP ELE 09 IMP ELE 10 |
| - | posa pozzetti | IMP IDR 01 |
| - | infilaggio cavi | IMP ELE 11 |
| - | posa frutti e corpi illuminanti | IMP ELE 33 |
| - | posa gruppo elettrogeno | IMP ELE 19 |
| - | esecuzione impianto di terra | ORG CAN 11 |
| - | esecuzione allacciamenti e collegamenti elettrici bt | IMP ELE 12 IMP ELE 07 |
| - | esecuzione prove e verifiche impianti | IMP ELE 15 |
| - | impianto illuminazione punta scambi | IMP LFM 07 |
| <u>Realizzazione impianti luce e forza motrice:</u> | | |
| - | sezionamento impianti | IMP ELE 31 |
| - | posa quadro elettrico | IMP ELE 08 |
| - | posa cavidotti e dorsali | IMP ELE 09 |
| - | posa pozzetti | IMP ELE 10 |
| - | infilaggio cavi | IMP ELE 11 |
| - | posa corpi illuminanti | IMP ELE 23 IMP ELE 33 |
| - | scavi con macchine operatrici | GAL SCA 01 |
| - | realizzazione basamento in c.a. | CA FDZ 02 |
| - | montaggio accessori, apparecchiature metalliche e isolanti su palo | IMP ELE 06 |
| - | esecuzione impianto di terra | IMP ELE 05 |

| | |
|--|--|
| - esecuzione allacciamenti e collegamenti elettrici bt | IMP ELE 12 IMP ELE 07 |
| <u>Impianti di illuminazione aree interne ed esterne</u> | |
| - Posa polifora – pozzetti | IMP ELE 09 IMP ELE 10 |
| - Posa di rete di terra | IMP ELE 05 |
| - Posa palo luce | IMP ELE 06 IMP ELE 23 IMP ELE 33 |
| - Illuminazione pensiline e marciapiedi | IMP ELE 06 IMP ELE 23 IMP ELE 33 |
| - Posa di tubazioni in PVC pesante | IMP ELE 09 |
| - Allaccio cavi | IMP ELE 07 |
| - Interventi negli armadi | IMP SEG 10 |
| - esecuzione prove e verifiche impianti | IMP ELE 15 |

Rischi specifici

- Elettrocuzione dovuto alla presenza di apparati e circuiti elettrici, permanentemente allineati;
- Elettrocuzione per indebito contatto con parti degli impianti sotto tensione o per incauta messa in tensione di elementi sezionati;
- Sganciamento degli elementi sollevati tramite gru ed investimento degli addetti;
- Caduta da trabattello o ponte sviluppabile;
- Caduta a livello;
- Incendio od esplosione nei locali ove alloggiavano gli armadi ed i quadri elettrici;
- Urti, colpi, radiazioni luminose e proiezioni di schegge di saldatura.
- Spazi ristretti e angusti fra gli armadi di contegno delle apparecchiature in tensione.

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Le attività di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento dovranno essere svolte rispettando la distanza prescritta dai conduttori sotto tensione (art. 83 del D. Lgs.81/08):
- Non possono essere eseguiti lavori non elettrici in vicinanza di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla tabella 1

dell'allegato IX, salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi. Si considerano idonee ai fini di cui al comma 1 le disposizioni contenute nelle pertinenti norme tecniche.

| Un (kV) (Tensione nominale) | Distanza minima consentita (m) |
|-----------------------------|--------------------------------|
| ≤1 | 3 |
| 10≤Un≤30 | 3,5 |
| 30≤Un≤132 | 5 |
| >132 | 7 |

Tabella 4 Allegato IX del D. Lgs.81/08

- Le distanze indicate si intendono quelle di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali in movimento, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche.
- Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 83, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.

Comunque, prima di iniziare ogni attività deve essere svolta una ricognizione da parte dell'impresa Affidataria dei luoghi di lavoro al fine di individuare la presenza di eventuali ulteriori servizi elettrici aerei o interrati e stabilire le idonee precauzioni per evitare possibili contatti diretti o indiretti con elementi in tensione.

Prescrizioni particolari per la realizzazione dell'impianto elettrico

Le attività di installazione dell'impianto di alimentazione e LFM devono essere eseguite attuando le seguenti prescrizioni di carattere generale:

- La protezione degli addetti dai rischi di natura elettrica è basata principalmente sull'isolamento e/o sulla messa a terra preventiva dell'attrezzatura.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 193 di 397 |

- I collegamenti a terra devono essere realizzati a regola d'arte e verificati periodicamente per accertarne lo stato di conservazione e di efficienza.
- I conduttori elettrici flessibili (prolunghe vanno usati solo per derivazioni provvisorie tra quadro ASC e utilizzatori, o per l'alimentazione di apparecchi e macchine mobili e portali e devono essere rivestiti di guaina isolante atta a resistere all'usura meccanica che può essere provocata dal transito di mezzi meccanici.
- I conduttori elettrici flessibili (prolunghe) se stesi per terra, non devono essere calpestati ma vanno protetti in corrispondenza dei passaggi di persone e attrezzi carrellati in modo da non costruire intralcio.
- I conduttori elettrici flessibili vanno tenuti sollevati rispetto al pavimento per evitare rischi di elettrocuzione in caso umidità; devono essere sistemati lontano da sorgenti di calore e non devono essere imbrattati di olio grasso specie se sono isolati in gomma.
- I cavi deteriorati vanno subito sostituiti con altri che devono avere equivalenti caratteristiche elettriche.

Prescrizioni particolari relative all'ambiente di esecuzione

- le lavorazioni in stazione/fermata dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri. La diffusione delle polveri potrà essere contenuta mediante l'uso di dispositivi idonei. Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro.
- le lavorazioni in stazione/fermata dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata.
- le lavorazioni in stazione/fermata dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziata e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.
- All'interno delle gallerie a doppio binario le lavorazioni di LFM potranno procedere sul lato ove non opera il carro ferroviario adibito ai lavori di armamento, previa opportuna delimitazione con recinzioni in grigliato plastico stampato sostenuto da ferri tondi infissi nel terreno; in ogni caso dovrà essere evitata la presenza contemporanea nel medesimo tratto delle due specialistiche, prevedendo opportuni sfalsamenti temporali delle lavorazioni. Dovrà essere garantito in ogni caso la percorribilità dei mezzi delle altre specialistiche e dei mezzi di soccorso;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 194 di 397 |

- In generale il preposto dovrà accertarsi che l'ingresso dei carrelli in galleria avvenga solo dopo che il binario di transito sia stato sgomberato dalle altre ditte presenti.
- Qualora si verifichi l'esigenza che le varie specialistiche debbano operare sullo stesso lato (sia con mezzi su gomma che su rotaia), dovrà essere mantenuta una distanza di almeno 250 m in modo tale da consentire l'eventuale utilizzo dei by-pass in caso di emergenza. Dovrà essere previsto un preposto che verifichi il rispetto delle distanze fra le varie specialistiche e comunque avvisi dell'arrivo dei mezzi nel caso transito sia su gomma che su rotaia;
- Tutte le attività per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro dovranno avvenire con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle modalità di circolazione dei mezzi d'opera ferroviari in base alle Disposizioni RFI vigenti.
- La circolazione dei carrelli ferroviari per la realizzazione delle lavorazioni, lungo le aree di lavoro impegnate da più squadre dovrà essere coordinata da un preposto che verifichi che non vi siano maestranze impegnate in operazioni in aree limitrofe o sui binari.
- Tutti gli operatori che intervengono lungo le aree di lavorazione lungo la linea dovranno essere costantemente visibili indossando capi di abbigliamento ad alta visibilità, al fine di scongiurare il pericolo di investimento da parte sia della normale circolazione sia dei carrelli in circolazione.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta ad altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto;
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione quando, per l'esecuzione di altri lavori lungo linea (TLC, TE, ecc.), si debbano attraversare i binari;
- Particolare attenzione dovrà essere prestata a tutte quelle lavorazioni che prevedono la movimentazione di materiali con mezzi di sollevamento, adottando opportuni accorgimenti antibrandeggio per mantenere i carichi alla distanza di sicurezza dalla linea in tensione e dal binario in esercizio.
- Tutte le lavorazioni da svolgere al di sotto della distanza di sicurezza da conduttori in tensione dovranno avvenire in regime di toltensione.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 195 di 397 |

- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti elettrici, relativamente agli interventi previsti sui binari e sugli allacci, dovranno avvenire in regime di toltensione o, in alternativa, previo sezionamento da eseguire a monte e a valle dei punti interessati, con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario.
- In tutte le posizioni sopraelevate (> 2.00 metri) non protette, (ad esempio per la posa delle lampade in galleria) i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Non è consentita nessuna lavorazione diversa dall'armamento nelle gallerie a canna singola, sino a quanto non è stato completato tutto il tratto in lavorazione;
- Particolare attenzione dovrà essere prestata a tutte quelle lavorazioni che prevedono la movimentazione di materiali con mezzi di sollevamento, adottando opportuni accorgimenti antibrandeggio per mantenere i carichi alla distanza di sicurezza dalla linea in tensione e dal binario in esercizio;
- I lavori che comportano sollevamenti di elementi quali l'installazione delle paline luce e delle torri faro non dovranno essere svolti in presenza di vento o cattive condizioni meteorologiche che possano ridurre la visibilità o far oscillare troppo il carico. Tutti gli addetti non devono sostare sotto il raggio d'azione del mezzo di sollevamento e del suo carico. Il sollevamento dei pali delle torrifaro in adiacenza a percorsi pedonali dovrà essere svolto mediante l'ausilio di funi guida;
- Per le lavorazioni notturne si dovranno garantire i livelli di illuminazione previsti per le zone di passaggio, le vie di esodo e le aree di lavoro;
- Prima di eseguire gli scavi e infiggere i dispersori di terra si dovrà procedere al censimento dei sottoservizi interrati, da individuare con apposito sopralluogo preventivo.
- Inoltre, tutto il materiale di risulta delle demolizioni deve essere prontamente allontanato, tenendo presente che anche nelle operazioni di carico dei materiali da portare a discarica è assolutamente da evitare la formazione di polveri. Nessun tipo di materiale o attrezzo dovrà essere abbandonato in prossimità della sede stradale.
- Alla fine di ogni turno di lavoro si dovrà verificare la rimozione di tutte le attrezzature ed i materiali che ingombrino la sagoma ferroviaria, e che possano costituire intralcio e pericolo alla circolazione dei carrelli.
- Le lavorazioni all'interno della galleria e quindi in sotterraneo, dovranno essere accompagnate da continui monitoraggi per la verifica della salubrità dell'aria, della presenza d'acqua, dell'intensità del rumore e dell'illuminazione. Sarà cura dell'Appaltatore eseguire, mediante

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 196 di 397 |

organi competenti, indagini mirate a valutare nei luoghi di lavoro la presenza e/o la produzione di polveri, gas di scarico, acque di raccolta, sorgenti di rumore, sorgenti di abbagliamento, condizioni di scarsa visibilità e carichi di incendio.

- L'appaltatore dovrà garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori ai sensi della vigente normativa sui lavori in galleria e fare sì (tramite installazione di fari illuminanti) che l'illuminazione dei luoghi di lavoro sia conforme alle lavorazioni da eseguire, secondo le indicazioni fornite dalle norme di legge e di buona tecnica. Tutti i lavoratori addetti a lavori in galleria dovranno essere forniti anche di lampade di illuminazioni portatili personali;
- La temperatura nei posti di lavoro sotterranei dovrà essere contenuta, per mezzo della ventilazione, al di sotto del limite massimo di 30 gradi centigradi del termometro a bulbo asciutto o 25 gradi centigradi del termometro a bulbo bagnato.
- Nelle aree di lavoro lungo la linea si dovranno predisporre anche l'installazione di un WC chimico del tipo SE.BA.CH.
- Sarà cura dell'Appaltatore predisporre nelle aree di lavorazione all'interno della galleria, personale, mezzi e segnaletica per la gestione delle situazioni di emergenza.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 197 di 397 |

3.19 INTERVENTO I_15 - REALIZZAZIONE OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Il progetto definitivo prevede specifici interventi di inserimento paesistico-ambientale e di ripristino ambientale. In generale, tutte le aree destinate ad interventi di mitigazione e compensazione ambientale saranno oggetto della necessaria procedura attinente la Bonifica ordigni Esplosivi (BOE) per la quale si rimanda al §3.5. Tali attività sono comunque specificate e computate nella documentazione specialistica.

Dallo studio della vegetazione potenziale, associata ai risultati dei rilievi sul campo, è stato possibile individuare i tipologici degli interventi mitigativi e compensativi, specificandoli per le singole caratteristiche pedologiche, microclimatiche e di esposizione.

Gli interventi d'inserimento ambientale così individuati prevedono la creazione di unità ambientali in grado di assolvere al compito di ricucitura dei margini dell'infrastruttura con le unità ambientali esistenti favorendo, nel contempo, il recupero vegetazionale dell'area interessata dai lavori, con evidenti ricadute sul paesaggio.

Le specie arboree, arbustive ed erbacee adottate variano in relazione alle unità ambientali attraversate. Il raccordo con le unità di paesaggio del contesto territoriale direttamente interessato è assicurato con l'utilizzo di specie arboree e arbustive rigorosamente appartenenti alla serie della vegetazione autoctona.

Sulla base delle considerazioni su esposte, il Progetto Definitivo ha sviluppato e specificato un sistema di interventi mirato a raggiungere i seguenti obiettivi:

- riqualificazione dei margini della linea ferroviaria, operato mediante l'inserimento di elementi arborei e/o arbustivi disposti a formare filari e/o siepi, e posti in aree strettamente connesse con l'infrastruttura di progetto;
- rinaturalizzazione delle aree intercluse e residuali;
- rinaturalizzazione mediante ripristino morfologico ed impianto e/o rafforzamento della compagine vegetazionale caratteristica degli ambiti fluviali e perfluviali;
- mitigazione degli effetti negativi relativamente alle visuali percepite.

Per raggiungere gli obiettivi sopra indicati, il sistema di interventi proposto è stato suddiviso per moduli tipologici, al fine di individuare la migliore soluzione possibile in relazione al contesto territoriale ove essa deve inserirsi.

Sono previste, inoltre, in progetto le seguenti barriere antirumore:

- Barriera antirumore Stazione Fontanarossa L=140 (BA01)

- Barriera antirumore Stazione Fontanarossa L=360 (BA02)

La soluzione adottata è costituita dal tipologico di schermo acustico che RFI ha appositamente sviluppato. La barriera Standard RFI è nello specifico composta da un basamento in calcestruzzo fino a 2 m sul p.f. per un'altezza complessiva di 2,80 m, sormontato da una pannellatura leggera fino all'altezza di barriera indicata dal dimensionamento acustico. Sul basamento in cls è ancorata una struttura in acciaio che è costituita da un traliccio composto da un tubo in acciaio e due tondi calandrati a formare ciascuno un arco in un piano diagonale. La pannellatura leggera da realizzarsi sopra la parte in cls sarà interamente costituita da pannelli fonoassorbenti in acciaio inox.

Per ogni maggiore dettaglio di rimanda agli specifici elaborati di progetto.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione della macrofase avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| | |
|---|------------|
| Barriere antirumore: | |
| - posa barriere antirumore | STR CAN 07 |
| Opere a verde: | |
| - Sistemazione del terreno e idrosemina | VER SIS 01 |
| - Modellamento del terreno | VER SIS 03 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ♦ movimentazione dei carichi
- ♦ sprofondamento e seppellimento
- ♦ ribaltamento mezzi d'opera
- ♦ scivolamento, caduta a livello
- ♦ caduta dall'alto
- ♦ caduta di materiale dall'alto
- ♦ urti, colpi, impatti, compressioni
- ♦ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ♦ presenza di residui da prodotti chimici

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 199 di 397 |

- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Per i rischi e le modalità operative derivanti dalla localizzazione dei lavori in ambito ferroviario si faccia riferimento al Capitolo 4 della Sezione Generale, in particolare ai paragrafi 4.1 “Nozioni Generali di sicurezza in presenza di esercizio ferroviario”, 4.2.1 “Rischi specifici ferroviari e relative misure di prevenzione”, 4.3 “Esecuzione lavori in ambiente ferroviario”;
- Le aree di lavoro per la realizzazione delle barriere antirumore dovranno preventivamente essere delimitate con le prescritte recinzioni.
- Gli addetti alle lavorazioni lungo linea dovranno indossare indumenti ad alta visibilità;
- Per i rischi e le modalità operative derivanti dal sollevamento di materiali, si faccia riferimento al Capitolo 8 paragrafo 8.1.3 “Mezzi di sollevamento”.
- Per lo più l'attività di realizzazione avverrà sul tratto in variante dove prevedibilmente l'attività di realizzazione delle barriere anticipa l'attivazione, in ogni caso si dovrà tenere conto di quanto previsto dalla IPC e dalle prescrizioni dettate da possibili presenza di conduttori elettrici nudi di linee aeree in tensione.
- Prima della esecuzione delle strutture di fondazione, l'Appaltatore dovrà verificare l'esistenza e l'esatto tracciato di sottoservizi FS lungo linea, con particolare attenzione alle linee elettriche interrate presenti.
- La realizzazione delle strutture di fondazione delle barriere e la posa degli elementi costituenti le barriere, dovrà avvenire in regime di interruzione della linea ferroviaria e tolta tensione.
- Tali lavorazioni prevedono il trasporto delle barriere antirumore e le successive operazioni di posa in opera a mezzo di autogru su ruote o rotaia ed attrezzi d'uso.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 200 di 397 |

- Alla guida dei suddetti mezzi dovrà essere preposto personale professionalmente capace, con adeguata esperienza lavorativa, ed in possesso della prescritta patente di guida. L'accesso all'area di lavoro da parte di mezzi e personale dovrà essere predisposto attraverso percorsi sicuri. Dovrà essere comunque impedito l'accesso di estranei alla zona di lavoro attraverso apposita delimitazione dell'area.
- Nelle zone in cui si trovino ad operare i lavoratori i mezzi dovranno circolare a passo d'uomo.
- Ove necessario ai fini della sicurezza, dovranno approntarsi percorsi separati per mezzi meccanici e addetti ai lavori.
- Al termine del turno di lavoro l'accesso alla zona dei lavori dovrà essere sbarrato.
- Tutte le macchine operatrici e gli autocarri dovranno essere provvisti di cabina, segnalatore luminoso (girofarò), segnalatore acustico che ne indichi il movimento in retromarcia.
- Il trasporto del materiale dovrà essere effettuato con idonei mezzi. Il materiale da trasportare dovrà essere sistemato sul cassone in maniera tale da non poter cadere sulla strada durante il trasferimento al luogo di posa in opera. Il cassone non potrà essere riempito con una quantità di materiale superiore alla portata del mezzo.
- Le aree d'intervento dovranno essere preventivamente picchettate e delimitate e, successivamente, segregate con le recinzioni per impedire l'accesso ai non addetti ai lavori.
- Durante la delimitazione preventiva, limitatamente all'estesa prospiciente il binario in esercizio, si dovrà operare in regime di liberazione del binario su avvistamento, con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella di sicurezza dal binario adiacente in esercizio o che prevedono l'occupazione dello stesso dovranno avvenire in regime di Interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Le attività di movimentazione dei materiali (montanti e barriere fonoassorbenti) dovranno essere eseguite con apparecchi di sollevamento dotati di dispositivi di blocco atti a limitare verticalmente e orizzontalmente il raggio d'azione dei dispositivi di sollevamento.
- Le attività di movimentazione dei materiali (armature, montanti e barriere fonoassorbenti) con apparecchi di sollevamento dovranno essere svolte rispettando le distanze prescritte dai conduttori sotto tensione del binario in esercizio adiacente dovranno essere eseguite nel rispetto di quanto prescritto dall'art. 83 del D.lgs.81/08 , sarà necessario verificare il rispetto della distanza di sicurezza di tutte le fasi operative che, garantendo le distanze di sicurezza

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 201 di 397 |

dettate dall'Allegato IX del D. Lgs. 81/08 e quanto ulteriormente prescritto dalla norma tecnica di riferimento CEI 11-27 per "Lavori su impianti elettrici".

- I mezzi operativi e/o le parti mobili di essi devono essere disposti e mantenuti a distanza di sicurezza dalla linea di contatto e dai relativi alimentatori. Gli addetti non devono avvicinarsi mai a parti in tensione con il corpo, attrezzi e materiali a distanza inferiore a quella di sicurezza individuata dalla Tab. 1 – All. IX del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Per ricondurre i lavori nell'ambito della normativa speciale per i lavori ferroviari (art. 29 della L. 191/74 e art. 19 del DPR 469/79 – distanza minima da rispettare pari a 1 m per tensioni fino a 25 KV, 3 m per tensioni oltre 25 KV e fino a 220 KV) che consente di derogare alle distanze minime del D. Lgs. 81/2008 e s.m.i., il Datore di lavoro presenterà apposita dichiarazione con la quale attesta che il personale assegnato a tali attività è formato sui rischi connessi ai lavori in presenza di linee elettriche aeree in tensione e sulle modalità di protezione e toltà tensione da rispettare. Qualora vengano a mancare le condizioni per eseguire i lavori secondo le modalità sopra indicate, il Datore di lavoro chiederà la disalimentazione seguendo la Procedura prevista dalle Disposizioni di RFI. In ogni caso l'attività non dovrà mai costituire pericolo per l'esercizio ferroviario, l'Appaltatore dovrà prendere specifici accordi con il Gestore dell'Infrastruttura sentito il CSE, in modo da valutare le diverse fasi di realizzazione per la realizzazione della barriera in base a quelle che sono le soggezioni determinate dalla presenza dell'esercizio ferroviario e destinando le attività di movimentazione in elevazioni prossime ai binari in assenza di circolazione.
- Le attività di movimentazione dei materiali non dovranno essere eseguite in condizioni di particolare avversità metereologica, presenza di vento o pioggia tali da ridurre la visibilità o far oscillare troppo i carichi sospesi.
- Durante le lavorazioni di posa delle barriere localizzate su opere sovrappassanti la viabilità e/o aree pubbliche e private (sottopassi), l'Appaltatore dovrà concordare con le autorità competenti la parzializzazione del traffico veicolare, al fine di scongiurare ogni pericolo dato dalla caduta accidentale di materiale dall'alto.
- Durante le operazioni di sollevamento sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- Il mezzo di sollevamento deve essere posizionato in modo tale da evitare il rischio di caduta di materiali sulla sede ferroviaria tenuto conto dello sbraccio, rotazione e carico trasportato.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 202 di 397 |

- Nelle fasi di utilizzo di autogru, si dovrà delimitare il raggio d'azione della stessa e si dovrà nominare un preposto che controlli che i carichi siano assicurati in modo corretto e che nessuno sostituisca nel raggio d'azione dell'autogru.
- Il mezzo di sollevamento deve essere posizionato e dimensionato in modo tale da evitare il rischio di ribaltamento tenuto conto dello sbraccio, rotazione e carico trasportato, verificando lo stato delle superfici di appoggio (portanza del terreno, inclinazione ecc.).
- Preavvisare l'inizio delle manovre con apposita segnalazione acustica.
- Quando si estraggono gli stabilizzatori occorre valutare la capacità di portanza offerta dal terreno. Per prevenire possibili affondamenti e pericolose perdite di assetto dell'autogru durante la movimentazione del carico, è opportuno disporre delle tavole di ripartizione del carico sotto le basette degli stabilizzatori.
- Controllare l'esito delle verifiche periodiche per le funi di sollevamento e l'idoneità del gancio della gru e del mezzo di sollevamento.
- Assicurarsi della stabilità dei carichi, che devono essere ben imbracati ed equilibrati, e sospendere la movimentazione in presenza di forte vento.
- L'accesso del personale nei luoghi di lavoro in quota dovrà avvenire mediante utilizzo di piattaforme aeree, cestelli, scale protette. I lavoratori nell'uso delle piattaforme di lavoro mobili elevabili (PLE) dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Data l'eventuale presenza di altre squadre impegnate nella realizzazione di altre parti d'opera oggetto del presente appalto, l'Appaltatore individuerà un preposto al fine di coordinare l'intervento ed evitare possibilità di interferenza durante le attività lavorative soprattutto in sede di movimentazione dei materiali in elevazione. Inoltre l'Appaltatore dovrà verificare: che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dal passaggio del carrello della squadra specialistica appartenente all'appalto; che nessuna maestranza sia impegnata in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello. Analogamente il conducente del carrello, nel tratto di binario interessato dal transito, dovrà essere informato della presenza di eventuali squadre addette ad altre lavorazioni.

In particolare si dovrà coordinare l'intervento tra le squadre impegnate all'installazione delle barriere con quelle della TE. In particolare per quei tratti in cui la barriera ha funzione di palo TE.

- L'attività di movimentazione dei materiali, se svolta con apparecchi di sollevamento, dovrà avvenire, nelle aree adiacenti alla linea in esercizio, rispettando la distanza minima prescritta dai conduttori sotto tensione (1.00m).

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 203 di 397 |

- Le operazioni da svolgersi sull'impalcato in quota dovranno essere eseguite previa posa di parapetti, preferibilmente metallici, ancorati ai bordi laterali dell'impalcato ed aventi un'altezza minima di 1.20m.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 204 di 397 |

3.20 INTERVENTO I_16 – REALIZZAZIONE IMPIANTI TE

L'impianto di elettrificazione sarà rispondente agli attuali standard RFI per linee convenzionali e conforme al Capitolato Tecnico TE ed. 2014 cod. RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A ed ai disegni standard RFI in esso richiamati in ultima revisione, nonché alle nuove prescrizioni e specifiche tecniche di successiva introduzione.

Per l'elettrificazione delle nuove tratte di progetto si farà riferimento allo standard di RFI caratterizzato dai seguenti parametri tecnici:

- sostegni tipo LSU sulle tratte di piena linea ed in stazione/PM/Bivio;
- sospensioni a mensola orizzontale in alluminio (OMNIA) negli Impianti e lungo le tratte di piena linea di progetto inclusi Tronchi di Sezionamento Terminali;
- sospensioni tradizionali a mensola orizzontale in acciaio per la varianti provvisorie e i lavori propedeutici e provvisori durante le varie fasi, in linea con gli impianti TE preesistenti.

Anche l'impiantistica accessoria attinente la sicurezza o rispondente alle esigenze di esercizio ricalca in generale la tradizionale normativa e risulta quindi aderente agli standard vigenti.

L'impianto di elettrificazione dovrà essere costituito da LdC del tipo "a catenaria", con sospensione longitudinale; di seguito sono elencate le caratteristiche principali:

1. LdC su binario di corsa di stazione/PM: Conduttura di sezione complessiva pari a 440 mm² (per velocità fino a 200 Km/h) ottenuta mediante l'impiego di due corde portanti da 120 mm² in rame, regolate e tesate ciascuna al tiro di 1125 daN e due fili sagomati in rame/argento da 100 mm², regolati e tesati ciascuno al tiro di 1000 daN;

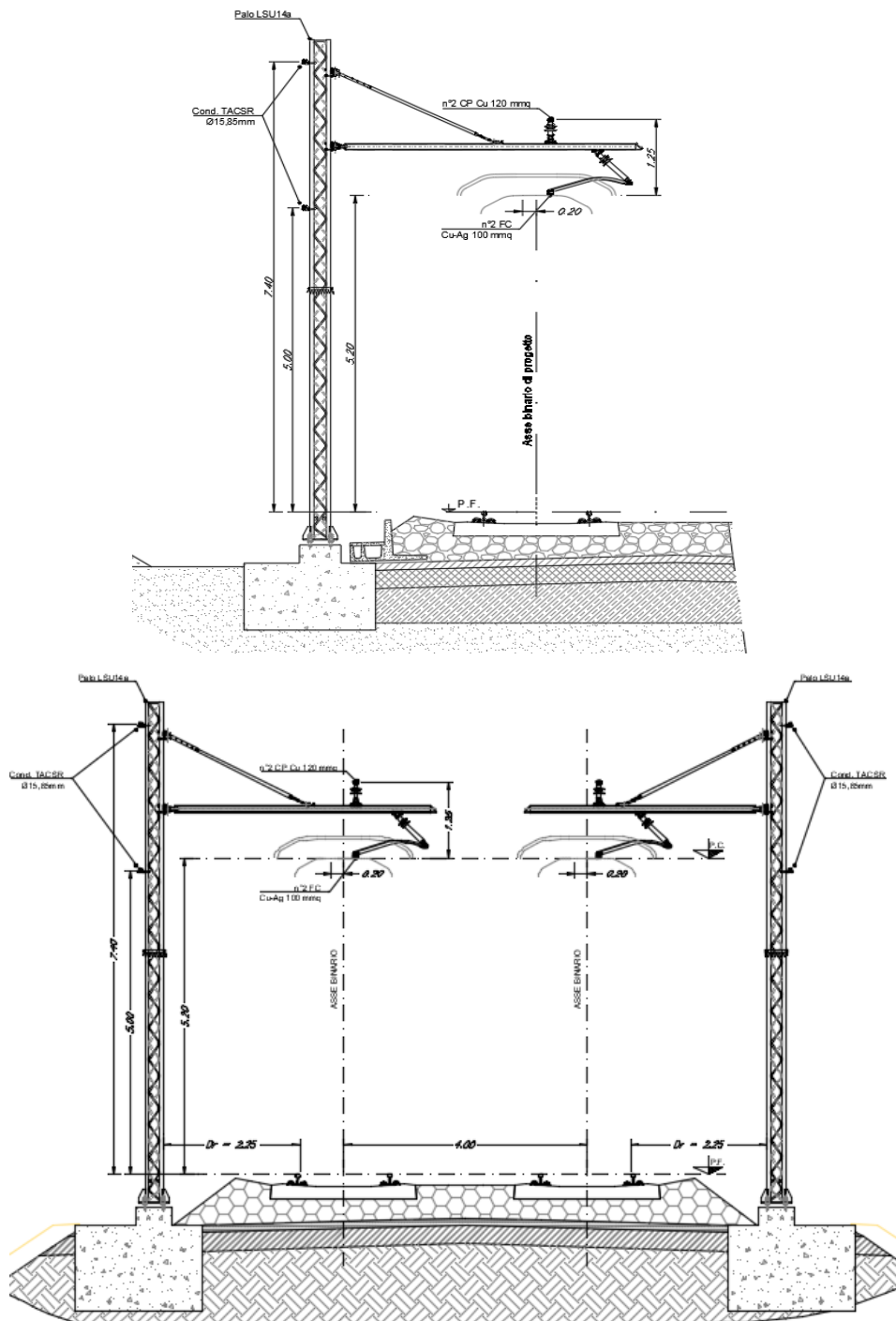
2. LdC su binario di precedenza di stazione e comunicazioni tra bin. di corsa e tra bin. di corsa e bin. di precedenza: Conduttura di sezione complessiva pari a 220 mm² in rame ottenuta mediante l'impiego di una corda portante da 120 mm², tesata al tiro di 819 daN (a 15°C) e un filo sagomato da 100 mm², regolato e tesato al tiro di 750 daN;

3. LdC su binario di piena linea allo scoperto e in galleria: Conduttura di sezione complessiva pari a 440 mm² (per velocità fino a 200 Km/h) ottenuta mediante l'impiego di due corde portanti in rame da 120 mm², regolate e tesate al tiro di 1125 daN e due fili sagomati in rame/argento da 100 mm², regolati e tesati al tiro di 1000 daN;

La quota normale del filo di contatto sarà ovunque di 5,20 m dal p.f. come previsto dal profilo minimo ostacoli P.M.O. n. 5 sagoma C.

La segnaletica di sicurezza sarà realizzata in conformità alla circolare RFI.DMA.LG.IFS.8B. ediz.2008.

Gli impianti di trazione elettrica saranno realizzati per fasi funzionali in linea con gli eschematici di esercizio e corrispondenti planimetrici di fase;



Tipologici TE per linea a semplice e doppio binario

CABINA TE

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 206 di 397 |

Nell'ambito del presente progetto è prevista la realizzazione della nuova Cabina TE del Simeto, sita nei pressi del PM Bicocca, alla pk 2+713 km. La funzione principale di tale cabina è quella di equipotenzializzare le tensioni e gestire le protezioni a 3 kVcc in corrispondenza del bivio tra la linea Siracusa – Catania e la linea Siracusa – Palermo.

Nella configurazione di progetto il piazzale, delimitato da una recinzione a spadoni in cls e cancello di accesso, ha una estensione di circa 2100 mq e al suo interno ospiterà il fabbricato di Cabina TE, di nuova costruzione, il parco sezionatori di prima e seconda fila, le paline di illuminazione esterna.

Per quanto concerne invece gli impianti accessori dovranno essere realizzati:

- Impianto di alimentazione dei servizi ausiliari, composto da un quadro trasformatore di isolamento da esterno, il quale alimenta i quadri di distribuzione dei servizi ausiliari all'interno del fabbricato della Cabina TE
- sistema di apertura generale;
- impianto di illuminazione e forza motrice del piazzale;
- impianto d'illuminazione e forza motrice del fabbricato;
- impianto citofonico ed apri porta, a servizio dei cancelli d'accesso;
- impianto antintrusione e rivelazione incendi nel fabbricato di Cabina TE;
- impianto di climatizzazione della sala quadri

La gestione locale/remota di tutta l'impiantistica elettromeccanica sopra descritta verrà effettuata da un Quadro di Telegestione, il quale è composto dall'Unità Centrale Governo (UCA) e da una serie di Unità Remote di Governo (UPA) dislocate presso le apparecchiature controllate, collegate tra di loro mediante una Rete di Comunicazione ad anello.

Il collegamento del nuovo posto satellite (Cabina TE) con il Posto Centrale DOTE, verrà effettuato tramite la posa di un nuovo NLT e realizzazione della rete dati necessaria per il veicolo delle informazioni; a carico di RFI rimane invece l'adeguamento delle pagine grafiche del Posto Centrale, nonché la configurazione e messa in servizio del dispositivo sopra menzionato.

In estrema sintesi si prevede:

| | |
|------|---|
| LC01 | STAZIONE FONTANAROSSA |
| LC02 | TRATTA STAZ. FONTANAROSSA -PM BIVIO BICOCCA (EX STAZ BICOCCA) |
| LC03 | PM BIVIO BICOCCA INCLUSO BRETTELLA CT-SIRACUSA |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 207 di 397 |

Più nel dettaglio, il progetto della Trazione Elettrica comprende l'elettrificazione dei binari della nuova tratta che si sviluppa in variante di tracciato rispetto all'attuale linea ferroviaria.

Gli interventi TE consistono essenzialmente nella:

- Elettrificazione della nuova tratta.
- Realizzazione della LdC.
- Posa in opera sulle strutture di sostegno (pali, portali, ecc.) di tutte le apparecchiature di sostegno e di isolamento delle condutture di contatto e di tutte le indicazioni monitorie.
- Circuito di terra e di protezione di piena linea, in galleria e sui viadotti.
- Messa a terra delle reti metalliche di protezione.
- Posa in opera di nuovi sezionatori e delle relative canalizzazioni per il comando e controllo degli stessi.
- Realizzazione degli alimentatori TE in cavo isolato MT e/o aerei dalle nuove SSE fino ai TS relativi.
- Realizzazione del "Sistema di interruzione e messa a terra della linea di contatto" nella galleria, secondo la normativa vigente sulla "Sicurezza nelle gallerie ferroviarie".
- Fornitura in opera di tutti gli accessori e di apparecchiature non inclusi nella fornitura di RFI.

Tutte le lavorazioni di cantiere, relative alle varie specialistiche coinvolte nella realizzazione degli interventi in oggetto, avverranno in prossimità degli impianti di trazione elettrica.

Pertanto, ai fini della sicurezza elettrica, si prescrive che in tutte le circostanze in cui dovessero presentarsi terre distinte contemporaneamente accessibili da parte degli operatori (per es. apparecchiature elettriche collegate a terre diverse da quella locale, ecc.), è necessario che le lavorazioni avvengano in condizioni di toltensione degli impianti di trazione elettrica, oppure prendendo le opportune specifiche precauzioni.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione della macrofase avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| <u>Realizzazione impianto TE:</u> | |
|--|-------------------------------------|
| - rinnovo della linea di contatto esistente (nelle zone di allaccio alle nuove condutture) | IMP TE 09 IMP TE 10 |
| - realizzazione dei blocchi di fondazione dei nuovi pali | IMP TE 01 IMP TE 02 CA FDZ 01 |
| - posa pali di sostegno | IMP TE 03 IMP TE 04 |
| - posa mensole e dispositivi di sostegno della linea di contatto | IMP TE 07 |
| - posa e tesatura dei conduttori nei tratti allo scoperto | IMP TE 08 |
| - posa e tesatura dei conduttori in galleria | GAL LAV 02 |
| - posa dell'impianto di messa a terra | IMP TE 05 IMP TE 06 |
| - Verifiche e regolazioni | IMP TE 09 |
| - Assistenze murarie per lavori di TE | IMP TE 12 |
| - Allontanamento materiali di risulta lavori TE | IMP TE 16 |
| - Allacciamento SSE ai pali terminali | IMP SSE 03 |
| - Posa sezionatori SSE | IMP SSE 02 |
| - Posa sezionatori di messa a terra (MATS) | IMP SSE 02 |
| - Posa sezionatori, trasformatori ed accumulatori | IMP SSE 3 |
| - installazione quadri elettrici | IMP SSE 23 |
| - allacciamenti o interventi su quadri elettrici | IMP SSE 24 |
| <u>Rimozione TE linea ferroviaria esistente:</u> | |
| - taglio di conduttori | IMP ELE 35 |
| - demolizione pali, travi e mensole | TE DEM 02 |
| - demolizione blocchi di fondazione TE con martelli demolitori o altro mezzo | CA DEM 01 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 209 di 397 |

- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Le operazioni di adeguamento della linea TE relativamente agli interventi sul binario esistente dovranno avvenire: in regime di interruzione della circolazione con servizio di scorta e protezione cantieri ed in toltà tensione della linea aerea, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Interventi agli impianti TE esistenti andranno eseguiti da personale specializzato solo dopo aver verificato la disalimentazione e messa a terra di tutte le linee ed apparecchiature interessate dai lavori od alle quali gli addetti debbano avvicinarsi a distanze inferiori a quelle di sicurezza prescritte per legge.
- I lavori potranno essere iniziati solo dopo che l'Appaltatore o persona da lui designata abbia ottenuto dall'agente del Gestore dell'Infrastruttura a ciò designato, tramite la Direzione Lavori, la dichiarazione scritta dell'avvenuta toltà tensione dalle attrezzature e dalle condutture e della loro messa a terra, con l'indicazione esatta della tratta o tratte sulle quali dovrà lavorare e dei limiti di tempo concessigli per l'esecuzione dei lavori.
- L'Appaltatore dovrà sorvegliare che il personale da lui dipendente lavori solamente sulle attrezzature e condutture disalimentate e messe a terra e che si allontani tempestivamente dalle

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 210 di 397 |

stesse prima che esse vengano rialimentate, portandosi oltre le distanze di sicurezza minime prescritte.

- Prima di iniziare i lavori sugli impianti l'Appaltatore o un suo incaricato dovranno ottenere nulla osta scritto dall'agente del Gestore dell'infrastruttura; tali lavori andranno rigorosamente limitati alle apparecchiature, dispositivi, meccanismi e linee cui l'autorizzazione si riferirà.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri (fissaggio e movimentazione di sospensioni della linea TE, ecc...). La diffusione delle polveri potrà essere contenuta mediante l'uso di dispositivi idonei (depolverizzatori). Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro.
- Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta alle altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto.
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione quando, per la posa in opera delle canalette degli IS, si debbano attraversare i binari.
- Tutte le aree di lavorazione lungo linea dovranno essere preventivamente picchettate e delimitate e, successivamente, segregate con le recinzioni prescritte nel successivo capitolo per impedire l'accesso ai non addetti ai lavori, in particolare le aree di lavorazione per le interconnessioni e le tratte di galleria a doppio binario.
- Le lavorazioni avverranno all'interno di opportune aree segregate con recinzione in grigliato plastico stampato sostenuto da ferri tondi infissi nel terreno e irrigidite con tavole in legno. Per le aree di lavoro poste lungo il binario in cui è previsto il transito dei carrelli ferroviari (<140Km/h) tale delimitazione dovrà essere posta a non meno di 1.50m dal filo esterno della

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 211 di 397 |

rotaia più vicina e vi dovranno essere apposti, al massimo ogni 20m, cartelli monitori recanti la scritta: “ATTENZIONE TRENI IN TRANSITO – DIVIETO ASSOLUTO DI ATTRAVERSARE I BINARI”.

- Il trasporto di mezzi e attrezzature per l’approvvigionamento delle aree di lavorazione collocate lungo linea, che dovrà avvenire mediante attraversamento dei binari, dovrà essere effettuato con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell’impianto ferroviario, tali da garantire il rispetto delle IPC.
- L’Appaltatore dovrà inoltre studiare con attenzione i percorsi di persone, mezzi, materiali dai cantieri operativi alle aree di lavorazione lungo linea, e dovrà garantire la segregazione di tali percorsi.
- Il trasporto di mezzi e attrezzature per l’approvvigionamento delle aree di lavorazione collocate lungo linea, che dovrà avvenire mediante attraversamento dei binari, dovrà essere effettuato con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell’impianto ferroviario, tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Durante le lavorazioni che comportano l’utilizzo di macchine operatrici, come la posa dei pali e le mensole, è necessario verificare che il raggio d’azione dei bracci o delle macchine stesse non invada, a causa di manovre errate, la sagoma ferroviaria considerando il carico da movimentare e l’eventuale massima oscillazione dei bracci meccanici. In ogni caso, è necessario assistere le operazioni con l’ausilio di uomini a terra.
- Le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto, dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione, con modalità d’intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell’impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC (ml 1,00 per linee elettriche fino a 25 KV e ml 3,00 per linee elettriche fino a 220KV, laddove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191, mentre all’esterno delle aree ferroviarie si applica il D.Lgs. 81/08 con le seguenti distanze minime: 3 m per linee elettriche sino a 1 KV, 3,5 m. sino a 15 KV, 5 m. sino a 132 KV e 7 m per tensioni sino a 380 KV).
- In base all’art.117 del D. Lgs. 81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - posizionare ostacoli rigidi che impediscano l’avvicinamento alle parti attive;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 212 di 397 |

- tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.
- In deroga a quanto stabilito da D. Lgs. 81/08, ove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191, le sole lavorazioni da svolgere a meno di 1.00 m da conduttori in tensione dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Le attività di movimentazione di pali e portali nei tratti in scoperto, non dovranno essere eseguite in condizioni di particolare avversità meteorologica, presenza di vento o pioggia tali da ridurre la visibilità o far oscillare troppo i carichi sospesi.
- All'interno delle gallerie a doppio binario le lavorazioni di TE potranno procedere sul lato ove non opera il carro ferroviario adibito ai lavori di armamento, previa opportuna delimitazione con recinzioni in grigliato plastico sostenuto da ferri tondi infissi nel terreno; in ogni caso dovrà essere evitata la presenza contemporanea nel medesimo tratto delle due specialistiche, prevedendo opportuni sfalsamenti temporali delle lavorazioni. Dovrà essere garantito in ogni caso la percorribilità dei mezzi delle altre specialistiche e dei mezzi di soccorso;
- Qualora si verifichi l'esigenza che le varie specialistiche debbano operare sullo stesso lato (sia con mezzi su gomma che su rotaia), dovrà essere mantenuta una distanza di almeno 250 m in modo tale da consentire l'eventuale utilizzo dei by-pass in caso di emergenza. Dovrà essere previsto un preposto che verifichi il rispetto delle distanze fra le varie specialistiche e comunque avvisi dell'arrivo dei mezzi nel caso transito sia su gomma che su rotaia;
- Tutte le attività per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro dovranno avvenire in regime di Interruzione della, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC;
- Relativamente ai binari in esercizio, le attività di allaccio alla linea esistente, nonché la modifica degli stessi, dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione con servizio di scorta e protezione cantieri;
- La circolazione dei carrelli ferroviari per la realizzazione delle lavorazioni, come la posa dei tralicci e delle staffe di ancoraggio, lungo le aree di lavoro impegnate da più squadre dovrà essere coordinata da un preposto che verifichi che non vi siano maestranze impegnate in operazioni in aree limitrofe o sui binari.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 213 di 397 |

- Tutti gli operatori che intervengono lungo le aree di lavorazione lungo la linea, in esercizio in questa fase, dovranno essere costantemente visibili indossando capi di abbigliamento ad alta visibilità, al fine di scongiurare il pericolo di investimento da parte sia della normale circolazione sia dei carrelli in circolazione.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta ad altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto;
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione quando, per l'esecuzione di altri lavori lungo linea (TLC LFM, ecc.), si debbano attraversare i binari;
- Potranno essere svolte lavorazioni di predisposizione degli attrezzaggi TE anche nel tratto interessato dall'armamento a condizione che si operi nelle vicinanze del By-pass di collegamento; ciò al fine di consentire il ritiro di mezzi e maestranza dal percorso ogni qualvolta transiti il treno di lavoro per l'armamento.
- Particolare attenzione dovrà essere prestata a tutte quelle lavorazioni che prevedono la movimentazione di materiali con mezzi di sollevamento, adottando opportuni accorgimenti antibrandeggio per mantenere i carichi alla distanza di sicurezza dalla linea in tensione e dal binario in esercizio.
- Tutte le lavorazioni da svolgere a meno di 1.00 m da conduttori in tensione dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Tutte le lavorazioni inerenti agli impianti elettrici e le operazioni di adeguamento della linea TE, relativamente agli interventi previsti sui binari e sugli allacci alla piena linea in esercizio, dovranno avvenire in regime di toltensione o, in alternativa, previo sezionamento da eseguire a monte e a valle dei punti interessati, con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario, tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Per l'esecuzione di attività e dell'approvvigionamento, per cui si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro, sarà necessario coordinare il passaggio dei carrelli che dall'area di stoccaggio, si muovono verso le rispettive aree di lavoro. L'Appaltatore dovrà nominare un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato della squadra specialistica; dovrà poi informare l'operatore che conduce il carrello della presenza, in quel tratto

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 214 di 397 |

di binario, della squadra addetta alle altre lavorazioni e si fermi al segnale d'arresto per poi ripartire al via del preposto.

- In tutte le posizioni sopraelevate (> 2.00 metri) non protette, per la posa delle mensole in galleria, i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Nei lavori in quota si dovranno, quindi, predisporre opportune opere provvisorie (ponteggi, trabattelli, ecc.).
- Inoltre tutto il materiale di risulta delle demolizioni deve essere prontamente allontanato, tenendo presente che anche nelle operazioni di carico dei materiali da portare a discarica è assolutamente da evitare la formazione di polveri. Nessun tipo di materiale o attrezzo dovrà essere abbandonato in prossimità della sede stradale.
- Gli stabilizzatori telescopici per il posizionamento delle macchine operatrici, per le lavorazioni in sotterranea, dovranno essere posizionati su aree adeguatamente compatte e tali da garantire la stabilità delle macchine stesse.
- Alla fine di ogni turno di lavoro si dovrà verificare la rimozione di tutte le attrezzature ed i materiali che ingombrano la sagoma ferroviaria, e che possano costituire intralcio e pericolo alla circolazione dei carrelli.
- Le lavorazioni all'interno della galleria e quindi in sotterraneo, dovranno essere accompagnate da continui monitoraggi per la verifica della salubrità dell'aria, della presenza d'acqua, dell'intensità del rumore e dell'illuminazione. Sarà cura dell'Appaltatore eseguire, mediante organi competenti, indagini mirate a valutare nei luoghi di lavoro la presenza e/o la produzione di polveri, gas di scarico, acque di raccolta, sorgenti di rumore, sorgenti di abbagliamento, condizioni di scarsa visibilità e carichi di incendio.
- L'appaltatore dovrà garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori ai sensi della vigente normativa sui lavori in galleria e fare sì (tramite installazione di fari illuminanti) che l'illuminazione dei luoghi di lavoro sia conforme alle lavorazioni da eseguire, secondo le indicazioni fornite dalle norme di legge e di buona tecnica. Tutti i lavoratori addetti a lavori in galleria dovranno essere forniti anche di lampade di illuminazione portatili personali;
- La temperatura nei posti di lavoro sotterranei dovrà essere contenuta, per mezzo della ventilazione, al di sotto del limite massimo di 30 gradi centigradi del termometro a bulbo asciutto o 25 gradi centigradi del termometro a bulbo bagnato.
- Relativamente ai lavori in galleria dovrà essere garantito un livello di illuminazione (indipendente dal concorso dei mezzi di illuminazione individuale di cui debbono essere forniti tutti gli addetti in galleria), non inferiore a:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 215 di 397 |

- 5 lux, in tutti i passaggi e luoghi accessibili;
 - 30 lux medi stile postazioni di lavoro;
 - 50 lux medi in caso di lavorazioni comportanti specifici pericoli.
- L'appaltatore dovrà inoltre garantire le salubrità dell'aria in galleria effettuando verifiche della qualità dell'aria e installando opportuni impianti di areazione. In caso di cattiva qualità dell'aria con il superamento dei valori di soglia si dovrà procedere al blocco immediato di tutte le lavorazioni e, alla ripresa si dovrà utilizzare un numero di mezzi inferiore rispetto a quelli precedentemente presenti oltre che coordinare le lavorazioni con le attività particolari in atto;
 - Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna nel qual caso dovranno essere dotati di marmitta catalitica, filtro antiparticolato (motori euro 4 con FAP) e rivolta verso l'alto. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata;
 - Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie;
 - Sono da evitare lunghi periodi di esposizione ai rumori predisponendo un programma di turnazioni degli addetti nelle fasi di lavoro. In ogni caso gli addetti dovranno sempre utilizzare i DPI appropriati al tipo di lavorazione (otoprotettori).
 - Durante il periodo di permanenza del cantiere dovranno essere impiegate pompe o eiettori, per allontanare le eventuali perdite d'acqua presenti nella galleria, in modo da eliminare il ristagno dell'acqua ed evitare o deviare lo stillicidio dalla calotta e dalle pareti.
 - Nei lavori in sotterraneo l'Appaltatore dovrà adottare sistemi di lavorazione, macchine, impianto e dispositivi che diano luogo al minore sviluppo possibile di polveri; la riduzione della presenza di polveri potrà avvenire anche tramite:
 - processi di lavorazione ad umido;
 - installazione di opportuni filtri sugli attrezzi per le demolizioni;
 - sistema di ventilazione forzata: questo dovrà consentire di diluire la frazione granulometrica che potrebbe rimanere più a lungo in sospensione.
 - Nelle area di lavoro lungo la linea si dovranno predisporre anche l'installazione di un WC chimico del tipo SE.BA.CH.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 216 di 397 |

- Sarà cura dell'Appaltatore predisporre nelle aree di lavorazione all'interno della galleria, personale, mezzi e segnaletica per la gestione delle situazioni di emergenza.
- Con cadenza mensile dovranno essere effettuate delle simulazioni per il soccorso del personale in galleria.

Prescrizioni Particolari per lavori presso SSE:

- Per l'assemblaggio delle apparecchiature AT e/o MT e la movimentazione di tubi o barre, è proibito l'impiego di mezzi di sollevamento all'interno del piazzale di SSE con la presenza di tensione su parti di impianto, tranne nei casi che sia garantita l'impossibilità di avvicinarsi con i carichi o i mezzi di sollevamento a meno di 3m dalle parti in tensione o che si utilizzino mezzi provvisti di idonei dispositivi di blocco meccanico che ne limitino i movimenti di rotazione e di alzata. Questo potrà essere ottenuto mediante appositi separatori o all'opportuno posizionamento del mezzo di sollevamento.

Anche se remota, si evidenzia che il gas SF₆ (esafluoruro di zolfo) contenuto nell'interruttore 150 kV da installare, di per sé non tossico, può provocare soffocamento. Pertanto, dovrà essere garantita un'adeguata ventilazione ove si possa supporre la presenza dello stesso.

I prodotti di decomposizione del gas formano acidi aggressivi. Pertanto, maneggiando o venendo in contatto con gas SF₆ decomposto, occorrerà prendere misure protettive per la salvaguardia delle persone, dei materiali e dell'ambiente.

Si ricorda che il personale che opera su apparecchiature con gas SF₆ contenente prodotti di decomposizione si deve autoproteggere seguendo le sottoelencate prescrizioni:

- indossare maschere protettive contro l'inalazione di prodotti di decomposizione;
- indossare guanti, tuta protettiva e maschera facciale di protezione contro il contatto con i prodotti di decomposizione solidi;
- non fumare (anche quando si opera in presenza di gas pulito);
- non usare fiamme libere;
- dopo il lavoro lavare le mani accuratamente;
- i prodotti di decomposizione solidi, i granulari dei filtri attivi ed i materiali di pulizia venuti a contatto con i prodotti di decomposizione devono essere trattati in conformità alla legislazione vigente. Occorre quindi che vengano rinchiusi in contenitori ermetici e consegnati a società specializzate per il loro smaltimento;
- il gas SF₆ non deve essere scaricato nell'atmosfera a causa della sua estrema stabilità e della sua decomposizione molto graduale. Si deve quindi procedere al suo recupero, al trattamento ed al suo reimpiego.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 217 di 397 |

• Nel caso si renda necessario aprire il compartimento (apparecchiature elettriche di Alta Tensione) occorre che il personale indossi preventivamente tuta, guanti e maschera facciale di protezione. Quando il compartimento è aperto, l'aria umida dell'atmosfera raggiungerà le parti interne e convertirà le polveri presenti in acidi caustici. È indispensabile quindi indossare i mezzi di protezione suddetti. Le parti smontate devono essere ripulite rapidamente incominciando sempre prima dagli isolatori e dalle parti isolanti e procedendo così:

- aspirare le polveri con aspiratore munito di sacco di raccolta delle polveri;
- strofinare via le polveri secche rimaste in aderenza;
- ripulire con detergenti le polveri rimaste.

Tutti i materiali venuti a contatto con i prodotti di decomposizione devono essere conservati a parte per essere smaltiti adeguatamente. L'area di lavoro dovrà essere delimitata ed il rischio dovuto alla presenza di esalazioni pericolose deve essere segnalato. All'interno dell'area di lavoro potranno accedere solo maestranze specializzate, informate del rischio e delle procedure relative, e fornite dei DPI sopra menzionati.

• I prodotti di decomposizione gassosi contenuti nell'SF6 devono essere filtrati in appropriati carrelli di servizio muniti di filtri assorbenti. Tutti i materiali solidi venuti a contatto con prodotti di decomposizione quali:

- sacchi degli aspiratori delle polveri;
- materiali di ricambio;
- stracci, guanti, tute, ecc.;
- granulari dei filtri sia dei compartimenti che dei carrelli di servizio.

devono essere trattati in conformità alla legislazione vigente. Occorre quindi che vengano rinchiusi in contenitori ermetici e consegnati a società specializzate per il loro smaltimento.

• Per l'esecuzione delle lavorazioni qui descritte, l'Appaltatore dovrà fornire e mettere in opera tutti i materiali previsti con le modalità riportate sul Capitolato Tecnico Lavori Elettromeccanici nonché nella Prescrizione Tecnica per la realizzazione degli impianti di terra e negli specifici elaborati.

• Per la realizzazione delle celle raddrizzatori e/o celle alimentatori/misure dovranno essere rispettate le seguenti misure:

- i quadri dovranno essere opportunamente divisi onde limitarne peso ed ingombro;
- i quadri dovranno essere posizionati utilizzando rulli metallici sui quali verranno fatti scorrere con ausilio di leve. Il percorso, preventivamente tracciato, dovrà essere privo di ostacoli;

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 218 di 397 |

- i passaggi su cunicoli o pavimentazioni particolari dovranno essere opportunamente rinforzati;
- dovrà essere previsto un adeguato numero di rulli per evitare la necessità di frequenti recuperi. Il personale addetto alla movimentazione eviterà di interporsi fra il quadro e ostacoli fissi quando il movimento è nella direzione di un ostacolo fisso. Ove possibile potranno essere usati carrelli a mano con martinetto idraulico.

È vietata la movimentazione manuale di tubi o barre all'interno del fabbricato di SSE con la presenza di tensione su parti di impianto, tranne nel caso che sia garantita l'impossibilità di avvicinarsi con i carichi a meno di 3m dalle parti in tensione. Questo potrà essere ottenuto mediante appositi separatori.

Prima dell'installazione dei quadri elettrici di distribuzione deve essere verificato che gli stessi siano rispondenti alle norme CEI 17-13/4 e certificati dal fabbricante per iscritto.

In prossimità dei quadri elettrici installati e/o modificati devono essere esposti i cartelli inerenti i primi soccorsi da prestare agli infortunati in caso di contatto con le parti in tensione nonché la presenza di tensione.

Tutti i cunicoli interessati alla posa dei nuovi cavi che saranno scoperti dovranno essere segnalati con appositi cartelli indicanti il pericolo di cadute e/o inciampo; inoltre le coperture dei suddetti cunicoli dovranno essere posizionate in modo da non creare intralci.

Per tutta la durata dei lavori dovranno essere mantenuti i passaggi principali e le vie di fuga. Pertanto su tali percorsi i cunicoli dovranno essere coperti con assi da ponte di larghezza adeguata per consentire il passaggio del personale senza inciampi e pericolo di cadute. Durante le ore notturne, in assenza di personale operante, i cunicoli aperti, localizzati in zone con scarsa illuminazione, dovranno essere richiusi o, in alternativa, dovrà essere interdetto l'accesso alla zona.

Per il potenziamento della Sbarra omnibus, e in generale per tutte le operazioni in quota (>2.00 m), i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.

L'esecuzione dei terminali MT/BT dovrà essere realizzata con condizioni climatiche favorevoli, assenza di pioggia e con bassa umidità.

- Per i rischi e le modalità operative derivanti dal sollevamento di materiali, si faccia riferimento al Capitolo 2 della Sezione Generale, in particolare al paragrafo 2.2.1.14 "*Caduta di materiali dall'alto*", Capitolo 6 paragrafo 6.12 "*Posa in opera prefabbricati*", Capitolo 8 paragrafo 8.1.3 "*Mezzi di sollevamento*".

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 219 di 397 |

- Il collegamento del negativo di SSE posto in adiacenza ai binari dovrà essere realizzato in I.P.O. con disalimentazione della linea di contatto.

Articolo 83 - Lavori in prossimità di parti attive

Non possono essere eseguiti lavori non elettrici in vicinanza di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette, o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, e comunque a distanze inferiori ai limiti di cui alla tabella 1 dell'ALLEGATO IX del D.lgs.81/08, salvo che vengano adottate disposizioni organizzative e procedurali idonee a proteggere i lavoratori dai conseguenti rischi.

Si considerano idonee ai fini di cui al comma 1 le disposizioni contenute nelle pertinenti norme tecniche.

Articolo 117 - Lavori in prossimità di parti attive

Quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:

- a) mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
- b) posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
- c) tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti e comunque la distanza di sicurezza non deve essere inferiore ai limiti di cui all'allegato IX del D.lgs.81/08 o a quelli risultanti dall'applicazione delle pertinenti norme tecniche.

Lavori su macchine, apparecchi e condutture elettrici ad alta tensione

È vietato eseguire lavori su macchine apparecchi e condutture elettrici ad alta tensione e nelle loro immediate vicinanze, senza che siano adottate le necessarie misure atte a garantire la incolumità dei lavoratori e senza avere prima:

- a) tolta la tensione;
- b) interrotto visibilmente il circuito nei punti di possibile alimentazione dell'impianto su cui vengono eseguiti i lavori;
- c) esposto un avviso su tutti i posti di manovra e di comando con l'indicazione "lavori in corso, non effettuare manovre";
- d) isolata e messa a terra, in tutte le fasi la parte dell'impianto sulla quale o nelle cui immediate vicinanze sono eseguiti i lavori.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 220 di 397 |

Quando i lavori su macchine, apparecchi e condutture elettrici ad alta tensione sono eseguiti in luoghi dai quali le misure di sicurezza previste nei commi b) e c) del presente punto, non sono direttamente controllabili dai lavoratori addetti, questi, prima di intraprendere i lavori, devono aver chiesto e ricevuto conferma della avvenuta esecuzione delle misure di sicurezza sopra indicate.

In ogni caso i lavori non devono essere iniziati se i lavoratori addetti non abbiano ottemperato alle disposizioni di cui al comma d) del presente punto.

La tensione non deve essere rimessa nei tratti già sezionati per l'esecuzione dei lavori, se non dopo che i lavoratori che devono eseguire le relative manovre non abbiano ricevuto dal capo della squadra che ha eseguito i lavori o da chi ne fa le veci, avviso che i lavori sono stati ultimati e che la tensione può essere applicata.

Nei lavori in condizioni di particolare pericolo su macchine, apparecchi o conduttori elettrici la cui esecuzione sia affidata ad un solo lavoratore, deve essere presente anche un'altra persona.

Esecuzione delle manovre o particolari operazioni

I lavoratori addetti all'esercizio di installazioni elettriche o che comunque possono eseguire lavori, operazioni o manovre su impianti, macchine apparecchiature elettriche, devono avere a disposizione o essere individualmente forniti di appropriati mezzi ed attrezzi, quali fioretti o tenaglie isolanti, pinze con impugnatura isolata, guanti e calzature isolanti, scale, cinture e ramponi.

Nelle aree di lavoro e nelle vie di accesso o transito non è da escludere la presenza di più squadre operative. Questo comporta, da parte del Direttore Tecnico di Cantiere, l'organizzazione e l'attrezzaggio preventivo delle aree operative, gli spazi liberi, nonché il deposito temporaneo di materiali e attrezzature di lavoro in modo da evitare sovrapposizioni ed ingombri. Dovrà predisporre inoltre un programma di arrivo dei materiali che consenta la fornitura solo di quelli strettamente necessari per lo svolgimento delle attività circoscritte ad un numero limitato di giornate lavorative.

Per gli interventi lavorativi inerenti le SSE questi deve ottemperare alle norme di sicurezza per lavori su installazioni elettriche; in particolare alle norme CEI EN 50110 e CEI 11-27 oltre a quanto previsto dal D. Lgs. n. 81/2008.

Articolo 82, D. Lgs. 81/08 – Lavori sotto tensione

È vietato eseguire lavori sotto tensione. Tali lavori sono tuttavia consentiti nei casi in cui le tensioni su cui si opera sono di sicurezza, secondo quanto previsto dallo stato della tecnica o quando i lavori sono eseguiti nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) le procedure adottate e le attrezzature utilizzate sono conformi ai criteri definiti nelle norme tecniche (CEI EN 50110 CEI 11-27 CEI 11-15).

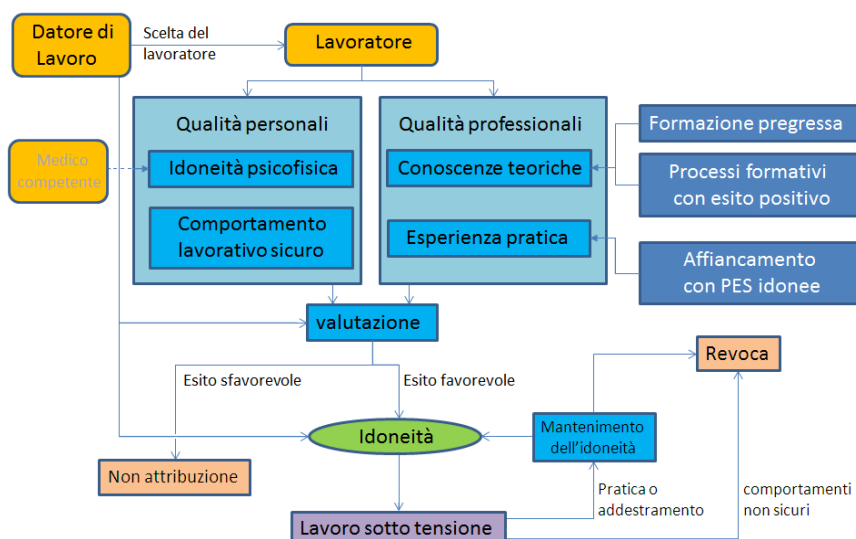
b) per sistemi di categoria 0 e I purché l'esecuzione di lavori su parti in tensione sia affidata a lavoratori riconosciuti dal datore di lavoro come idonei per tale attività secondo le indicazioni della pertinente normativa tecnica.

c) per sistemi di II e III categoria purché:

1) i lavori su parti in tensione siano effettuati da aziende autorizzate, con specifico provvedimento del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, ad operare sotto tensione;

2) l'esecuzione di lavori su parti in tensione sia affidata a lavoratori abilitati dal datore di lavoro ai sensi della pertinente normativa tecnica riconosciuti idonei per tale attività.

L'attività potrà essere svolta solo da personale qualificato. Il Datore di lavoro dell'impresa esecutrice dovrà garantire la formazione e il mantenimento oltre a verificare il corretto comportamento durante le fasi lavorative:



Il personale da impiegare per l'esecuzione degli interventi, nel rispetto dei criteri previsti dalle Norme CEI EN 50110-1 e CEI 11-27, deve possedere particolari requisiti di qualifica o idoneità attribuiti dal proprio Datore di lavoro.

In particolare, la persona che svolge la funzione di "Preposto ai Lavori", deve essere sempre "Persona Esperta".

Le Norme CEI EN 50110-1 e CEI 11-27 prevedono, inoltre, che il personale impiegato per l'esecuzione dei lavori sotto tensione in bassa tensione debba essere una "Persona Esperta" (PES) o "Persona Avvertita" (PAV), in possesso di attestazione di idoneità e specifica autorizzazione scritta, da parte del Datore di Lavoro dell'Impresa, all'esecuzione di lavori sotto tensione BT, su sistemi di categoria 0 e I.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 222 di 397 |

Per l'esecuzione di lavori fuori tensione o in vicinanza di impianti elettrici in tensione, possono essere impiegati operatori in possesso di qualifiche di "Persona Esperta" (PES), "Persona Avvertita" (PAV) o anche operatori non in possesso di qualifiche, "Persona Comune" (PEC), sotto la supervisione del PL Impresa.

Il Datore di Lavoro dell'Impresa, preliminarmente all'inizio delle attività contrattuali, comunicherà l'elenco delle persone che intende utilizzare per l'esecuzione degli interventi oggetto del Contratto e, per ognuna di esse, dovrà rilasciare:

- dichiarazione che l'attribuzione della qualifica di "Persona Esperta" o di "Persona Avvertita" è conseguente a valutazione condotta nel pieno rispetto di quanto previsto dalle Norme CEI EN 50110-1 e CEI 11-27;
- dichiarazione che l'eventuale attestazione di idoneità per lavori sotto tensione BT, su sistemi di categoria 0 e I, è stata rilasciata dal Datore di Lavoro, a seguito di valutazione condotta nel pieno rispetto di quanto previsto dalle Norme CEI EN 50110-1 e CEI 11-27, e specificatamente per le attività da eseguirsi sotto tensione BT, comprese tra quelle indicate nel capitolo "Lavori sotto tensione in bassa tensione" del presente documento variazione relativa a revoche della qualificazione e/o autorizzazione all'esecuzione di lavori sotto tensione.
- Nel caso di attribuzione della qualifica di PES o PAV a Datori di Lavoro e Lavoratori autonomi, deve essere rispettato quanto previsto dalla Norma CEI 11-27.

Le qualifiche e le abilitazioni/autorizzazioni possedute dal personale dovranno essere, inoltre, congruenti con le attività commissionate con l'appalto.

Sempre preliminarmente all'inizio delle attività contrattuali, il Datore di Lavoro deve inoltre fornire:

- curriculum professionale lavorativo e formativo del dipendente, qualora non dichiarato dall'Impresa nel procedimento di qualificazione, corredato di attestato di regolare frequenza ai corsi di formazione, comprensivo delle valutazioni finali rilasciate da Organismi di formazione esterni all'Impresa riconosciuti dal Sincert;
- dichiarazione di impegno a comunicare tempestivamente ogni variazione relativa a nuovi nominativi, fornendo per questi la sopra indicata documentazione, e ogni

Con riferimento a quanto attiene al Rischio Elettrico presente nello svolgimento delle attività lavorative sugli impianti elettrici di RFI, il Datore di Lavoro dell'Impresa deve tener conto delle informazioni e prescrizioni dell'Ente Gestore, delle informazioni fornite per lo specifico cantiere e di quelle puntuali fornite in occasione dell'esecuzione del lavoro e della consegna dell'impianto.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 223 di 397 |

Sono di competenza dell'Impresa la definizione dei criteri di controllo di tutti i rischi connessi alle attività affidate in appalto e delle procedure di esecuzione delle attività.

Per l'esecuzione di qualsiasi operazione, in particolare sugli impianti elettrici, il personale dell'Impresa deve fare riferimento alle specifiche procedure di lavoro predisposte dal proprio Datore di Lavoro. Nella sua attività non deve mai escludere la presenza dell'esercizio ferroviario o l'alimentazione di cavi esistenti se non confermato da specifica indicazione dell'Ente Gestore dell'infrastruttura ed impianto.

In ogni caso, per l'esecuzione dei lavori, devono essere rispettate le prescrizioni delle Norme CEI EN 50110-1 e CEI 11 – 27. Pertanto, dovranno essere previste procedure relative alle misure di prevenzione da adottarsi anche in situazioni di emergenza, in relazione alle attività da svolgersi.

Gli impianti elettrici MT ed AT di distribuzione sono considerati impianti complessi. Ai sensi della norma CEI 11-27, i lavori su tali impianti sono pertanto considerati "lavori complessi" e per la loro esecuzione devono essere quindi sempre predisposti il Piano di Lavoro ed il Piano di Intervento.

Le attività devono svolgersi al di fuori della Zona prossima di parti attive AT ed MT; pertanto il personale dell'Impresa deve operare in modo che non sia possibile oltrepassare, neanche con movimenti involontari, il limite esterno della Zona prossima.

Fa eccezione il caso in cui l'operatore può entrare in Zona prossima di parti attive collocate al di sopra di superfici accessibili (rif. CEI 11-1), esclusivamente a condizione che l'attività sia svolta non in elevazione, utilizzando materiali ed attrezzi di piccole dimensioni e purché non sia possibile all'operatore invadere la Zona di lavoro sotto tensione né con movimenti involontari, né con gli attrezzi da lui maneggiati.

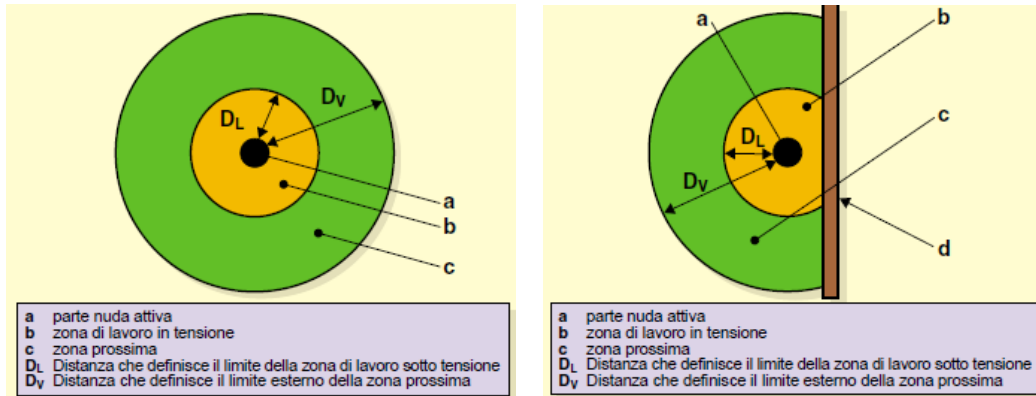
In relazione alle prescrizioni sopra descritte in accordo con l'Impresa, il Gestore dell'Impianto definisce le Aree di lavoro/Zone di lavoro.

L'Impresa deve garantire che il proprio personale acceda solo alle Aree di lavoro/Zone di lavoro individuate.

L'Impresa deve disporre affinché, sia nel trasferimento che nell'impiego dei mezzi d'opera e/o speciali di cantiere, non si verifichi il superamento dei confini delle Aree di lavoro/Zone di lavoro, anche in relazione alle modalità operative adottate e tenendo conto di tutte le possibili posizioni che potranno essere assunte anche accidentalmente dai suddetti mezzi.

In deroga a quanto sopra prescritto, qualora non fosse possibile operare diversamente, si può affidare all'Impresa lavori in prossimità di parti attive MT/AT in cabina adottando per il controllo del rischio elettrico rispetto ad ogni altra parte attiva prossima, la "protezione mediante impedimento fisico".

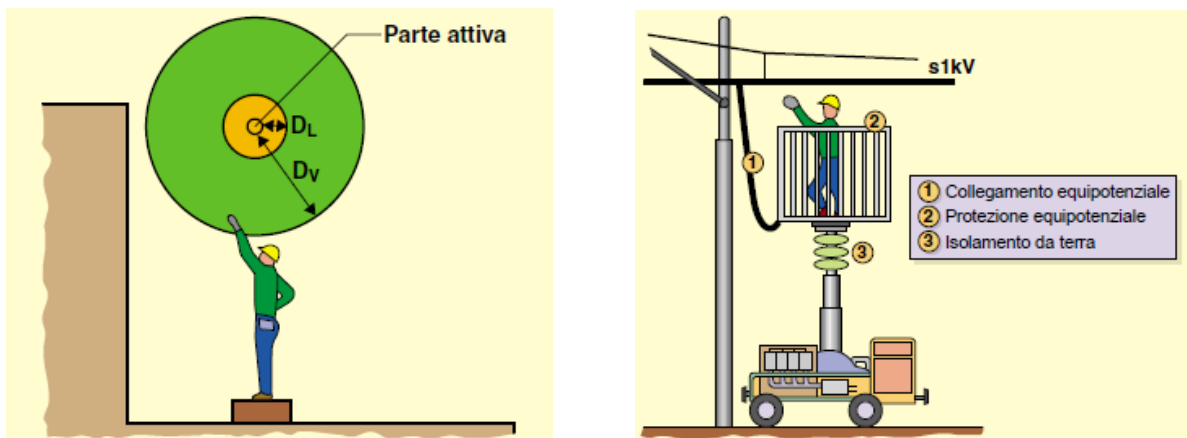
L'impedimento fisico deve essere realizzato installando, prima dell'inizio dei lavori, appositi dispositivi di protezione (schermi o protettori isolanti, barriere, blocchi meccanici o sistemi equivalenti) che, posizionati a distanza maggiore di D_L , fisicamente impediscano la penetrazione nella zona di lavoro sotto tensione.



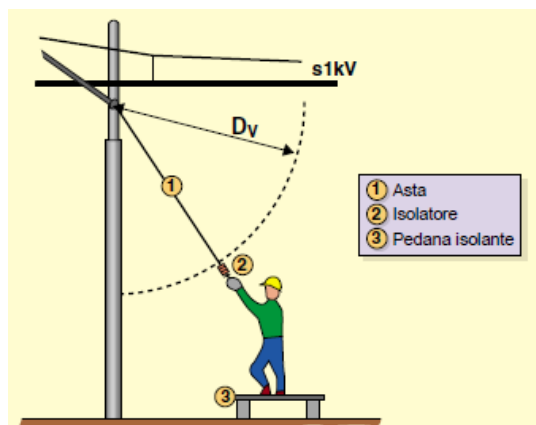
Zona di guardia

Zona prossima

Per l'installazione dell'impedimento fisico deve essere applicata la metodologia dei lavori fuori tensione



Lavoro elettrico sottotensione in prossimità. Lavoro elettrico sottotensione a distanza.



Lavoro elettrico sottotensione in equipotenzialità

| Tensione nominale del sistema (kV) | Distanza minima in aria DL dalle parti attive che definisce il limite esterno della zona di lavoro sotto tensione (cm) | Distanza minima in aria Dv dalle parti attive che definisce il limite esterno zona prossima (cm) | Distanza minima in aria DA9 definita dalla legislazione come limite per i lavori non elettrici [cm] |
|---|---|---|--|
| ≤ 1 | Nessun contatto (15) | 30 (65) | 300 |
| 15 | 16 (20) | 116 (120) | 350 |
| 20 | 22 (28) | 122 (128) | 350 |
| 132 | 110 (152) | 300 (352) | 500 |
| 380 | 250 (394) | 400 (594) | 700 |

I numeri fra parentesi sono quelli della precedente edizione della norma CEI 11-27

- Data la presenza di scavi, quando la loro profondità risulti superiore a 1.50 m, dovranno essere posizionati idonei parapetti ad una distanza di 1.50 m dal ciglio dello scavo e dotati di cartelli segnaletici indicanti il pericolo ed il divieto di oltrepassare la delimitazione. 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 e il divieto di oltrepassare la bandella. I parapetti saranno preferibilmente costituiti da tavole in legno sostenute da pali lignei infissi nel terreno ed avranno un'altezza minima di 1.00m.
- È vietato sostare nell'area di azione dei mezzi d'opera.
- I lavori di movimentazione di terre andranno preceduti dalla bagnatura delle superfici, per limitare il sollevamento di polvere.
- E' vietato il deposito, anche temporaneo, di materiali sul ciglio dello scavo o il posizionamento di mezzi operativi.
- Accompagnare il terreno con la benna quanto più vicino alla quota di posa in modo da contenere la propagazione di polvere.
- Le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto, dovranno avvenire con le seguenti distanze minime: (come da tabella 1 dell'Allegato IX del T.U.):

Tab. 1 allegato IX – Distanze di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette *da osservarsi, nell'esecuzione di lavori non elettrici, al netto degli ingombri derivanti dal tipo di lavoro, delle attrezzature utilizzate e dei materiali movimentati, nonché degli sbandamenti laterali dei conduttori dovuti all'azione del vento e degli abbassamenti di quota dovuti alle condizioni termiche.*

| Un (kV) | D (m) |
|---------------|-------|
| ≤ 1 | 3 |
| 1 < Un ≤ 30 | 3,5 |
| 30 < Un ≤ 132 | 5 |
| > 132 | 7 |

Dove Un = tensione nominale.

- Eventuali aree di stoccaggio destinate all'accumulo di materiali potenzialmente inquinanti, provenienti dagli impianti esistenti, dovrà essere opportunamente impermeabilizzate onde evitare percolazioni nel suolo.
- Qualora si faccia uso di camion provvisti di cassone, si dovrà pensare ad uno schema di movimentazione dei mezzi e delle macchine all'interno dell'area di cantiere tramite planimetrie esplicative e formazione/informazione di tutte le maestranze addette ai lavori

Prescrizioni e misure di sicurezza durante le eventuali fasi di rimozione

- La rimozione della sovrastruttura ferroviaria dovrà avvenire previo sezionamento dell'impianto TE e di tutte le alimentazioni elettriche presenti, nonché previa delimitazione delle aree di interconnessione, verso la linea in esercizio.
- Relativamente alla rimozione dell'impianto TE, l'Impresa Esecutrice dovrà dare evidenza di tutte le fasi all'interno del proprio POS. All'interno del documento dovranno essere chiaramente indicate le modalità organizzative per consentire una razionale successione delle operazioni, la tecnologia, le attrezzature e le modalità esecutive necessarie alla rimozione in sicurezza dei manufatti, le modalità di smaltimento o di riconsegna ad RFI dei materiali di risulta e le misure di sicurezza da adottare durante le lavorazioni.
- L'attività verrà svolta sul tracciato della linea storica che verrà dismesso, pertanto le aree sono già intercluse dalle recinzioni ferroviarie attualmente esistenti. In ogni caso di dovrà verificare l'assenza di presenza di terzi in modo da evitare l'intrusione degli estranei ai lavori. L'Appaltatore dovrà concordare con il DM le modalità di segregazione, i percorsi, la segnaletica e la cartellonistica di sicurezza da approntare nelle aree di interesse.
- Le attività dovranno essere concordate con l'Ente Gestore dell'infrastruttura al fine di evitare qualsiasi possibilità di rischio interferenziale con il personale RFI o di altre imprese di altro appalto.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 227 di 397 |

- Le attività di rimozione della sovrastruttura ferroviaria dovrà rispettare una specifica programmazione degli interventi in modo da non creare interferenze spaziali e temporali tra squadre specialistiche diverse (Armamento/TE/IS ecc.).
- Il manovratore del mezzo utilizzato, potrà iniziare le manovre per la rimozione solo se ha la perfetta visibilità della zona dove effettuare le operazioni e solo dopo il segnale del responsabile di cantiere che coadiuverà e coordinerà tutta l'operazione.
- Il posizionamento e il movimento dei mezzi adibiti alla rimozione sarà determinato in modo da assicurare la massima stabilità; la distanza di sicurezza verso terzi deve essere tale da evitare invasioni o sconfinamenti anche a seguito di instabilità e ribaltamento delle macchine stesse; inoltre i bracci meccanici saranno dotati di dispositivi di blocco del brandeggio.
- Tutte le attività per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro dovranno avvenire con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle modalità di circolazione dei mezzi d'opera ferroviari in base alle Disposizioni RFI vigenti.
- Nella rimozione del pietrisco, si osservino inoltre le cautele prescritte nella circolare RFI prot. RFI/DI.TO/SPP/321 del 08/03/05 "Norme di comportamento per la manipolazione del pietrisco ferroviario".
- La dismissione dell'armamento esistente e della TE, potrebbe interferire con altre lavorazioni e/o con l'esercizio ferroviario; l'esistenza di potenziali interferenze dovrà essere evidenziata mediante l'analisi del programma lavori di progettazione esecutiva, in cui il livello di dettaglio sarà ovviamente maggiore rispetto a quello previsto per la fase di progetto definitivo. Si rimanda dunque al PSC di progettazione esecutiva l'individuazione di tali interferenze, laddove esistenti, e l'adozione delle idonee misure di sicurezza tese alla relativa eliminazione.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 228 di 397 |

3.21 INTERVENTO I_17 – REALIZZAZIONE IMPIANTI DI SEGNALAMENTO

L'intervento di allungamento della pista aeroporto Fontanarossa prevede la dismissione dell'attuale stazione di Bicocca (PP/ACC), la realizzazione del nuovo Bivio/P.M. Bicocca (PP/ACC) e della Stazione di Fontanarossa (PP/ACC) nonché la realizzazione dell'impianto ACC "Stand alone" del Terminal Merci.

I nuovi Posti di servizio, ad eccezione dell'ACC Terminal Merci, saranno inseriti nel sistema ACCM Bicocca – Catenanuova la cui giurisdizione lato Catania sarà estesa sino a comprendere la nuova Stazione di Fontanarossa.

Le lavorazioni relative al segnalamento previste in progetto sono sinteticamente elencate di seguito:

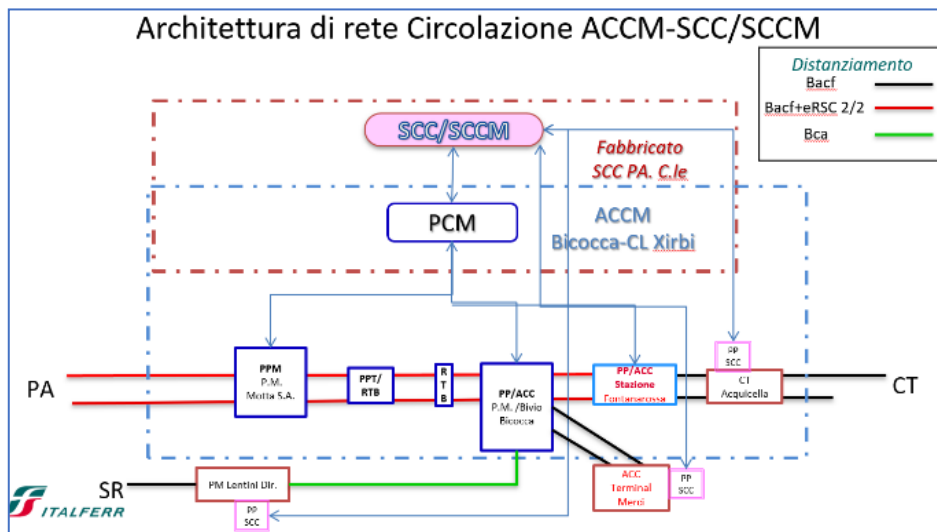
- riconfigurazioni del Posto Centrale Multistazione Bicocca – Catenanuova (PC ACCM 1 Bicocca-Cl. Xirbi);
- riconfigurazione SCCM;
- riconfigurazioni per fasi PRG sull'apparato PP/ACC di Bicocca esistente per lavorazioni di cantiere;
- attrezzaggio della cabina e piazzale dei PP/ACC del nuovo P.M./Bivio Bicocca e della nuova stazione di Fontanarossa secondo fasi di PRG;
- modifica alla tratta di linea a doppio binario PM Motta - Bicocca;
- modifica alla tratta di linea a doppio binario Bicocca – Catania Acquicella;
- modifica alla tratta di linea a semplice binario Bicocca-PM Lentini Dir.;
- modifiche ACEI Catania Acquicella;
- attrezzaggio della cabina e piazzale del nuovo ACC Terminal Merci.

I PdS di PM /Bivio Bicocca e Stazione di Fontanarossa dovranno essere attrezzati, per quanto riguarda i dispositivi di piazzale, secondo gli standard tecnico-funzionali delle linee telecomandate da SCC.

L'ACCM gestirà anche i circuiti di binario ed i segnali di linea compresi nella nuova tratta multistazione.

Il DMO avrà a disposizione l'interfaccia operatore che gli consente di comandare e controllare in sicurezza i singoli PP costituenti la tratta.

La seguente figura illustra l'Architettura di rete di Circolazione ACCM-SCC/SCCM:



Si rimanda per maggiori dettagli agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione della macrofase avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| <u>Realizzazione basamenti delle paline/sbalzi/portali:</u> | |
|--|--------------------------|
| - scavi di fondazione basamenti | MOV TER 02 |
| - trasporto a discarica dei materiali di risulta | ORG CAN 08 ORG CAN 17 |
| - getto cls | OO CC 03 |
| <u>Realizzazione collegamenti con Fabbricati Tecnologici</u> | |
| - posa pozzetti | IMP IDR 01 |
| - posa reti (cavidotti e cavi) | IMP TEL 04 IMP SEG 06 |
| <u>Realizzazione impianti IS:</u> | |
| - scavi lungo linea | IMP SEG 01 |
| - posa dei cunicoli e cavi | IMP SEG 06 |
| - posa degli enti IS | IMP SEG 05 |
| - prove e verifiche | IMP TEL 07 IMP ELE 15 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 230 di 397 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Gli interventi in prossimità alla linea ferroviaria in esercizio dovranno essere eseguite in regime di interruzione della circolazione con servizio di scorta e protezione cantieri.
- Tutte le lavorazioni inerenti gli impianti elettrici dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Per tutti i lavori con pericolo di caduta nel vuoto si dovrà procedere alla predisposizione dei parapetti di protezione provvisti di tavole fermapiè.
- In tutte le posizioni sopraelevate ($h > 2.00$) non protette da parapetti, i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 231 di 397 |

- È sempre necessario segnalare, mediante dispositivi acustici, l'operatività dei mezzi meccanici; questi ultimi devono essere dotati di dispositivi di bloccaggio dello sviluppo dei bracci meccanici, per evitare il contatto con la linea di contatto. Tutti i mezzi, sia su gomma che su ferro, muniti di apparecchio di sollevamento dovranno circolare con il braccio completamente abbassato.
- Prima di iniziare i lavori sugli impianti in esercizio da modificare/integrare (in particolare cavi, cassette, armadi ripartitori), nei quali si trovino circuiti che interessino gli impianti di sicurezza e segnalamento, l'Appaltatore o un suo incaricato dovrà ottenere nulla osta scritto dall'agente del Gestore dell'infrastruttura; tali lavori andranno rigorosamente limitati alle apparecchiature, dispositivi, meccanismi e linee cui l'autorizzazione si riferirà.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta alle altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto.
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione, quando per la posa in opera delle canalette degli IS, si debbano attraversare i binari.
- Negli spostamenti manuali dei carichi rispettare il limite di norma per persona
- Le lavorazioni in galleria dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri. La diffusione delle polveri potrà essere contenuta mediante l'uso di dispositivi idonei (depolverizzatori). Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro.
- Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.

Prescrizioni particolari per l'apertura di cunicoli esistenti ed in presenza di esercizio/circolazione mezzi rotabili

- Prima di procedere all'apertura dei cunicoli esistenti, il capocantiere, congiuntamente al responsabile IE di zona, dovrà effettuare il rilievo di tutti i cavi presenti all'interno dei cunicoli, associare ad ogni cavo il sottoservizio di appartenenza e verificare l'effettiva tensione di esercizio. In caso di necessità richiedere preventivamente la disalimentazione dell'impianto.
- I cunicoli esistenti sono spesso ricoperti di terreno, sterpaglia e materiali di risulta, pertanto prima di procedere alla rimozione dei coperchi e avvicinarsi con le mani e il corpo è necessario eseguire una approfondita bonifica (rimozione del terreno di riporto, eliminazione sterpaglie, ecc..) della zona di intervento.
- Qualora ci si trovi nella necessità di entrare in locali contenenti apparecchiature interferendo con gli impianti in esercizio (sicurezza e segnalamento, telecomunicazioni, ecc..), l'Appaltatore dovrà ottenere la preventiva autorizzazione delle Ferrovie.

Di seguito si riportano alcuni tipologici di lavorazioni in adiacenza alla sede ferroviaria:

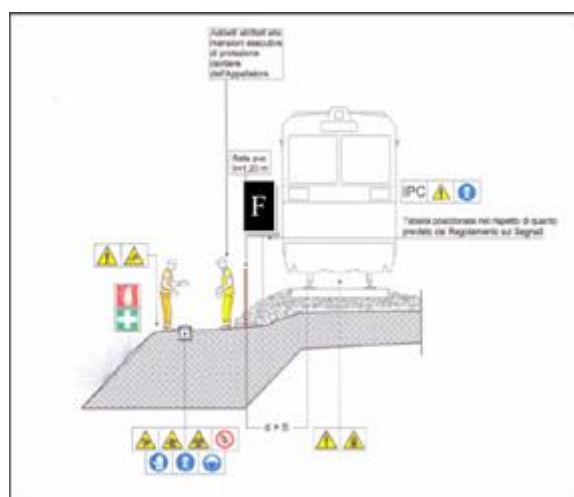


Fig.: Tipologici di lavorazioni in adiacenza alla sede ferroviaria (rete rossa in plastica stampata alta 1.20m)

Prescrizioni particolari per la posa cavi

Le modalità di posa dei cavi si differenziano in relazione ai luoghi e alla tipologia di protezione e prevedono a seconda dei casi una procedura manuale oppure una procedura con l'uso di carrello su ferro, attrezzato con un argano per il sollevamento del cavo.

Procedura manuale

La procedura di svolgimento manuale dei cavi si attua, in aree ristrette quali, tratti curvilinei, tratti con spazio ridotto di manovra con l'impiego di più addetti per evitare uno sforzo eccessivo durante

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 233 di 397 |

la trazione. La presenza di più persone e l'ingombro eventuale della sede ferroviaria imporranno la messa in atto del regime di interruzione programmata della circolazione dei treni.

Il trasporto della bobina può essere effettuato per mezzi d'opera. Una volta raggiunta l'area di lavoro la bobina deve essere posizionata a terra, su basi ben livellate che assicurino uno svolgimento agevole ed in un'area abbastanza ampia da contenerne l'ingombro e distante dal binario più vicino almeno di 2.50 m.

Procedura a carrello

La procedura di svolgimento dei cavi su carrello impone che i tempi di posa in opera dei cavi devono essere organizzati in accordo con le esigenze del traffico ferroviario e in particolare con la presenza di altri mezzi su ferro operativi nella stessa zona, considerando anche che il vagoncino svolgibobina, al termine del turno di lavoro, deve tornare nell'area di ricovero carrelli, negli appositi tronchini eventualmente autorizzati.

Sui carrelli senza protezioni laterali in movimento non è consentito lo stazionamento dei lavoratori. Tale prescrizione rimane invariata anche nella fase di sbobinatura, salvo che il carrello sia dotato di tutti gli accorgimenti tecnici previsti e certificati da RFI per la protezione anticaduta.

Occorrerà che vengano messe in essere le seguenti misure di sicurezza

- Rispettare i limiti di velocità FS per i carrelli ferroviari, che per nessun motivo devono superare i 15 km/h
- Trasportare la bobina con carrello ferroviario munito di braccio idraulico e posizionarla a terra in un'area ben livellata ed ampia da contenere l'ingombro
- Adibire squadre posizionate lungo la linea di posa, composte da un numero di lavoratori sufficiente ad evitare uno sforzo eccessivo durante la trazione
- Indossare i guanti per la protezione durante le operazioni di guida della posa del cavo durante lo svolgimento dello stesso
- Impiegare un numero di lavoratori sufficiente ad evitare uno sforzo eccessivo durante la trazione
- Verificare prima dell'inizio dell'attività che gli appoggi della bobina, dell'argano e quelli rotanti intermedi per lo scorrimento del cavo siano installati perfettamente in piano ed ancorati solidamente
- Utilizzare dispositivi dotati di dinamometro per verificare che il cavo non superi i valori trazione ammissibili
- Organizzare i tempi di lavorazione della posa in opera con carrello in modo tale di completare l'operazione degli intervalli concessi
- I lavoratori operanti dai carrelli, dovranno essere tutti assicurati con cintura di sicurezza al

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 234 di 397 |

- fine di evitare , durante la fase di sbobinamento la caduta dei carrelli in movimento
- Le squadre operanti dai carrelli successivi posizioneranno dapprima il cavo, per poi fissarlo con le apposite reggette.
 - Controllare che la velocità dell'argano sia regolata in modo tale da mantenersi costantemente a basso regime, per evitare colpi di frusta del cavo.
 - Verificare che il sistema di aggancio del cavo all'argano sia munito di dispositivo di sicurezza di antisganciamento
 - Indossare indumenti ad alta visibilità.
 - Essere tutti assicurati con cintura di sicurezza al fine di evitare, durante la fase di sbobinamento, la caduta dai carrelli in movimento.
 - Mantenere un'unica postazione evitando lo spostamento durante il movimento del carrello.
 - Tenere almeno due estintori fissi sul carrello e due estintori portatili in zona di lavoro;
 - Verificare che i ganci degli argani di tiro riportino la portata massima ed il nottolino di chiusura sia efficiente;
 - Avvalersi di mezzi meccanici ausiliari per sollevare manualmente carichi superiori a 30 kg
 - Durante il trasporto del materiale sul carrello, posizionare e fissare adeguatamente il carico in modo che risulti ben distribuito e che non possa subire spostamenti durante il trasporto;
 - Nessun operatore o macchina impegnata nelle lavorazioni deve invadere la sagoma del binario utilizzato dal carrello utilizzato eventualmente da un'altra squadra, in particolare laddove per la posa in opera delle canalette si debbano attraversare i binari. In questi casi, chi conduce il carrello in quel tratto di binario dovrà essere informato dal Responsabile dell'Appaltatore in cantiere della presenza della squadra addetta alle altre lavorazioni.

Prescrizioni particolari per i lavori in attraversamento dei binari

I lavori di posa cavi sono da considerarsi lavorazioni ad alto rischio, anche se rigorosamente sottoposte al regime di IPC. L'Appaltatore dovrà informare i propri lavoratori delle regole comportamentali, indispensabili per la loro sicurezza che esigono il rispetto delle disposizioni impartite dalla scorta e dai tempi di interruzione e ripresa dei lavori stabiliti.

L'Appaltatore curerà con l'assistenza della scorta, la sistemazione dei cartelli di avvertimento al macchinista del treno dei lavori e quanto necessario per garantire il rispetto dalle IPC vigenti.

Le operazioni dovranno essere condotte con la massima attenzione e dovranno essere assistite dal caposquadra e dall'agente di scorta i quali, ognuno per le proprie competenze, avranno cura di coordinare e verificare che le attività non interferiscano con l'esercizio del binario attiguo. Prima

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 235 di 397 |

della fine dell'interruzione, il caposquadra e l'agente di scorta verificheranno che la sede ferroviaria sia stata correttamente ripristinata per consentire la ripresa della circolazione.

Prescrizioni particolari per la realizzazione di eventuali nuove canalizzazioni

Prima di procedere allo scavo delle nuove canalizzazioni, l'Appaltatore dovrà effettuare ulteriori sopralluoghi al fine di individuare la presenza nella zona di tutti i sottoservizi esistenti e verificare che la picchettazione indicante l'esistenza della rete, sia rispondente alla documentazione fornita dagli Enti erogatori. Qualora si trovassero indicazioni discordanti, queste dovranno essere tempestivamente comunicate alla Società responsabile dell'esercizio per stabilire procedure di monitoraggio che permettano l'esecuzione dei lavori senza danneggiare gli impianti.

Prescrizioni particolari per i lavori in aree ferroviarie

Per le lavorazioni che devono essere eseguite in prossimità della sede ferroviaria, marciapiede, binari, radici di interbinario, prossimità ai binari di corsa, l'Appaltatore dovrà verificare la soggezione all'esercizio ferroviario intesa come:

- Occupazione, da parte degli addetti ai lavori, dei binari interessati e di parte delle zone adiacenti fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia fino alla distanza di
 - metri 1,50 per velocità non superiori a 140km/h;
 - metri 1,55 per velocità non superiori a 160km/h;
 - metri 1,65 per velocità non superiori a 180km/h;
 - metri 1,75 per velocità non superiori a 200km/h;
 - metri 2,15 per velocità non superiori a 250km/h;
 - metri 2,70 per velocità non superiori a 300km/h;
- Interferenza tra i mezzi e le attrezzature di lavoro con la sagoma di libero transito dei treni
- Indebolimento e discontinuità della sede ferroviaria

Comunque dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- Le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto, dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC (ml 1,00 per linee elettriche fino a 25 KV e ml 3,00 per linee elettriche fino a 220KV, laddove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191; l'applicazione di tali distanze di sicurezza è consentita per lavoratori opportunamente formati ai rischi specifici ferroviari. Mentre all'esterno delle aree ferroviarie si applica il D.Lgs. 81/08 con le seguenti distanze limite:

| - Un (kV) Distanza minima | - consentita (m) |
|---------------------------|------------------|
| - ≤1 | - 3 |
| - 10 | - 3,5 |
| - 15 | - 3,5 |
| - 132 | - 5 |
| - 220 | - 7 |
| - 380 | - 7 |

Allegato IX del D.Lgs.81/08

- Fra i rischi presenti nell'ambiente di lavoro l'Appaltatore dovrà considerare quelli indicati nel Documento di Valutazione dei Rischi della Direzione Compartimentale aggiornato alla data di inizio dei lavori.
- Prima di iniziare le lavorazioni in piazzale acquisire la planimetria degli itinerari di sicurezza idonei per gli spostamenti in sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili (art.8 Legge 191/74 - art.6 DPR 469/79).
- La circolazione a piedi sui piazzali ferroviari è regolamentata da specifiche disposizioni emanate dal Responsabile di stazione, con apposito Ordine Interno. Copia del suddetto Ordine Interno dovrà essere richiesto al Responsabile della stazione interessata ai lavori.
- Per gli spostamenti sui piazzali dovranno essere utilizzati esclusivamente i sentieri indicati negli itinerari di sicurezza; in mancanza di questi ultimi o in caso di assoluta necessità, l'attraversamento dei binari di stazione potrà avvenire solo con l'assistenza della scorta, previa autorizzazione dell'avente giurisdizione sulla stazione.
- Per le lavorazioni in piazzale gli addetti dovranno sempre indossare indumenti ad alta visibilità, bretelle catarifrangenti e scarpe di sicurezza a sfilamento rapido.
- Tutti gli addetti ai lavori devono essere ben informati e avere sempre ben presente che, durante il lavoro, facilmente possono risultare compromesse anche parzialmente le condizioni elettriche o meccaniche che conferiscono sicurezza all'impianto, determinando situazioni di pericolo non solo per chi lavora, ma anche per la regolarità e la sicurezza di marcia dei treni.
- Delimitare e segnalare le aree di lavoro con le recinzioni previste dal presente PSC così come di seguito indicato:
 - Per le lavorazioni che non si svolgono direttamente sui binari o nelle immediate vicinanze degli stessi (a distanza superiore a quelle di sicurezza previste in funzione della velocità della linea), occorre delimitare le aree di lavoro con recinzioni in rete rossa in PVC stampata di altezza pari ad almeno 1,2m, sostenuta da paletti in ferro infissi nel terreno posti ad interasse massimo di 1m tra loro. Tale delimitazione sarà disposta da ambo i lati dell'area di lavoro e sarà opportunamente spostata in funzione dello sviluppo dei lavori. Su

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 237 di 397 |

tali delimitazioni deve essere posizionata una specifica cartellonistica di prescrizione e di avvertimento per il rischio di passaggio dei treni e della zona limite da non oltrepassare. Nel caso in cui tali aree si trovino molto lontano dai binari e vi si stocchino momentaneamente materiali, si muovano mezzi o si aprano scavi di una certa entità, la recinzione dovrà essere alta 2m e rinforzata con tavole in legno.

- Laddove i lavori sono svolti a distanza inferiore a quella di sicurezza dalla rotaia più vicina il regime dei lavori sarà in **ASSENZA DI CIRCOLAZIONE** per il binario interessato dai lavori stessi.

Per il binario fisicamente adiacente a quello interessato dai lavori dove non siano rispettate le distanze di sicurezza si potrà adottare le seguenti misure mitigative del rischio connesso alla circolazione dei treni su tale binario:

- Barriere mobili (omologate/di tipo innovativo)
- Protezione su avvistamento con agente di copertura.

Pertanto per gli eventuali binari fisicamente adiacenti alle lavorazioni, dove non siano rispettate le distanze di sicurezza sono previsti:

- il regime di interruzione;
- l'abbattimento codice, per limitare la velocità massima ($V_{max} \leq 160$ km/h) sui binari adiacenti a quello sede dei lavori (già previsto dall'articolo 17 IPC).
- l'impiego di barriere mobili di vario tipo, atte ad individuare chiaramente e a rendere percepibile il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio; la protezione “ su avvistamento con agente di copertura” con un segnale di arresto a mano, che sarà progressivamente integrato con dispositivi tecnologici Automatic Track Warning System (ATWS).

In tutti i casi la protezione deve essere assicurata dalla presenza della scorta, che l'Appaltatore deve considerare come prescrizione assolutamente obbligatoria.

Prescrizioni particolari per i lavori con “agenti isolati operanti esclusivamente con mezzi manuali” ART.16 IPC

L'art. 16 della Istruzione Protezione Cantieri (IPC) è stato modificato a partire dalla Disposizione RFI n.9 del 2018.

Per la protezione degli agenti operanti isolatamente e che lavorino con attrezzi di ridotte dimensioni o con strumenti di misura portatili per interventi di breve durata (quali, ad esempio, gli interventi per la ricerca di guasti e per operazioni di verifica dei collegamenti e delle

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 238 di 397 |

apparecchiature afferenti ai pedali, ai circuiti di binario e a quelli di ritorno TE e di terra) deve essere adottato il regime di interruzione.

Rispetto agli eventuali binari adiacenti a quello interessato dallo svolgimento delle attività, deve essere adottata una delle seguenti procedure:

- installazione di dispositivi finalizzati a rendere chiaramente percepibile il limite dell'area interessata dall'attività, ai sensi dell'articolo 12, comma 2:
- regime di avvistamento senza agente di copertura, realizzato da almeno due agenti di cui uno rivolto verso una provenienza dei treni o delle manovre e il secondo verso l'altra, in modo da trovarsi in condizioni favorevoli per l'avvistamento. In questo caso l'avvistamento deve essere regolato su una distanza di sicurezza, dal punto in cui si svolgono le attività, che corrisponda ad un tempo di sicurezza ridotto (20 secondi).

3.22 INTERVENTO I_18 NUOVA SEDE FERROVIARIA E ARMAMENTO

Lotto 1.1

Il binario viene realizzato secondo il metodo della Base Assoluta come richiesto dalla specifica tecnica RFI TC AR ST AR 01 002 Rev. A del 18 dicembre 2001 "Linee Guida RFI per la realizzazione di binari con tracciati riferiti a punti fissi in coordinate topografiche", documento in cui sono descritte sia la metodologia esecutiva che le operazioni necessarie per il rilievo e il controllo plano-altimetrico del binario georeferenziato. La sezione di armamento adottata è la sezione tipologica che prevede l'impiego di armamento tradizionale su ballast con l'utilizzo di rotaie del tipo 60E1, scartamento fissato a 1435mm in rettilineo e nelle curve con raggio $R \geq 275m$ e le traverse completamente ammorsate nella massicciata formata con pietrisco di specifica natura e pezzatura. I materiali impiegati sono elencati di seguito:

- Rotaie 60E1, fornite in barre di lunghezza 108 m;
- G.I.I. prefabbricate di lunghezza 6m;
- Traverse in CAP RFI-240, complete di organi d'attacco di 1° e 2° livello omologati da RFI;
- Scambi tipo 60 UNI;
- Pietrisco di 1^ categoria;
- Paraurti ad assorbimento di energia;

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 239 di 397 |

Le rotaie utilizzate nella realizzazione dei nuovi binari di corsa saranno saldate mediante saldature elettriche a scintillio.

Per quanto riguarda il materiale tolto d'opera è previsto quanto segue:

- Rotaie, traverse in CAP/traverse in legno/traversoni in legno, scambi e paraurti in ferro verranno accantonati nelle aree indicate dagli agenti ferroviari per la loro classificazione;
- Ballast proveniente dalla demolizione del binario esistente viene smaltito a carico dell'appaltatore a seguito della caratterizzazione.

Lotto 2

Il binario viene realizzato secondo il metodo della Base Assoluta come richiesto dalla specifica tecnica RFI TC AR ST AR 01 002 Rev. A del 18 dicembre 2001 "Linee Guida RFI per la realizzazione di binari con tracciati riferiti a punti fissi in coordinate topografiche", documento in cui sono descritte sia la metodologia esecutiva che le operazioni necessarie per il rilievo e il controllo plano-altimetrico del binario georeferenziato. La sezione di armamento adottata è la sezione tipologica che prevede l'impiego di armamento tradizionale su ballast con l'utilizzo di rotaie del tipo 60E1, scartamento fissato a 1435mm in rettilineo e nelle curve con raggio $R \geq 275m$ e le traverse completamente ammortate nella massicciata formata con pietrisco di specifica natura e pezzatura. I materiali impiegati sono elencati di seguito:

- Rotaie 60E1, fornite in barre di lunghezza 108 m;
- G.I.I. prefabbricate di lunghezza 6m;
- Traverse in CAP RFI-240, complete di organi d'attacco di 1° e 2° livello omologati da RFI;
- Traverse in CAP RFI-230, complete di organi d'attacco di 1° e 2° livello omologati da RFI;
- Traverse in CAP RFI-230 per variazione di scartamento 1435/1445, complete di organi d'attacco di 1° e 2° livello omologati da RFI;
- Traverse in CAP RFI-230 per variazione di scartamento 1445/1465, complete di organi d'attacco di 1° e 2° livello omologati da RFI;
- Scambi tipo 60 UNI;
- Pietrisco di 1^ categoria;
- Apparecchio di dilatazione tipo HL
- Paraurti ad assorbimento di energia;

Le rotaie utilizzate nella realizzazione dei nuovi binari di corsa saranno saldate mediante saldature elettriche a scintillio. Poiché è previsto l'esclusivo impiego di componenti elementari a catalogo FS, non si prospettano esigenze di omologazione di materiali innovativi.

Nei seguenti intervalli di progressive:

- 1+275 e 1+355 viadotto VI01
- 2+925 e 2+950 viadotto VI02
- 0+500 e 0+600 viadotto VI03

Il tracciato si sviluppa su ponte metallico ad unica campata. In conformità a quanto previsto dal manuale di progettazione RFI DTC SI PS MA IFS 001 D – Manuale di progettazione delle opere civili Parte II Sezione 2 Ponti e Strutture di dic.-2019, la sezione di armamento adottata in questi tratti è senza ballast, con traverse in legno vincolate alla travata metallica e attacchi elastici indiretti.

Con riferimento al VI01 e VI03 la lunghezza della campata è superiore a 75m, pertanto, come previsto dalla specifica tecnica RFI TC AR IT AR 01 008 C – Costituzione e controllo della lunga rotaia saldata di mar-2016, vengono installati su ciascun binario due apparecchi di dilatazione HL in corrispondenza dei due appoggi estremi della travata. Nell'area dello scalo merci è presente una zona di interferenza tra il binario e la viabilità stradale. Al fine di consentire il transito dei mezzi gommati, i binari dovranno essere realizzati a raso impiegando degli elementi modulari in gomma appositamente realizzati, da posare in opera sopra l'armamento in configurazione standard.

Per quanto riguarda il materiale tolto d'opera è previsto quanto segue:

- Rotaie, traverse in CAP/traverse in legno/traversoni in legno, scambi e paraurti in ferro verranno accantonati nelle aree indicate dagli agenti ferroviari per la loro classificazione;
- Ballast proveniente dalla demolizione del binario esistente viene smaltito a carico dell'appaltatore a seguito della caratterizzazione.

Analisi delle attività lavorative

Le lavorazioni avverranno secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| | |
|--|--------------------------|
| <u>Realizzazione armamento in galleria:</u> | |
| - approvvigionamento dei materiali da carri ferroviari | GAL ARM 02 |
| - picchettatura del nuovo binario | GAL ARM 05 |
| - posa e costipazione del pietrisco | GAL ARM 06 |
| - posa delle traverse e delle rotaie | GAL ARM 07 ARM LAV 02 |
| <u>Realizzazione armamento allo scoperto:</u> | |

| | |
|---|--------------------------|
| - approvvigionamento dei materiali | ARM LAV 13 |
| - picchettatura del nuovo binario | ARM LAV 04 |
| - posa e costipazione del pietrisco | ARM LAV 01 |
| - posa delle traverse e delle rotaie | GAL ARM 07 ARM LAV 02 |
| - realizzazione delle giunzioni isolate incollate | ARM LAV 10 |
| <u>Costruzione e varo deviatori:</u> | |
| - approvvigionamento dei materiali | ARM LAV 13 |
| - costruzione dei deviatori | GAL ARM 07 |
| - varo dei deviatori | ARM LAV 07 |
| - costipazione del pietrisco | ARM LAV 01 |
| - adeguamento plano-altimetrico | ARM LAV 11 |
| <u>Realizzazione piattaforme di sicurezza, in corrispondenza delle piazzole di emergenza, per l'accesso dei mezzi bimodali o gommati:</u> | |
| - posa delle piattaforme di sicurezza (tratti di rotaia su piastre prefabbricate) | ARM LAV 14 |
| <u>Realizzazione dei muri di sostegno:</u> | |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione delle strutture di fondazione in c.a. | CA FDZ 08 |
| - esecuzione delle strutture in elevazione in c.a. | CA ELE 05 |
| - esecuzione dei rinterri | MOV TER 08 |
| - posa delle tubazioni di drenaggio | IMP IDR 01 |
| <u>Realizzazione delle parti in rilevato:</u> | |
| - scavi di preparazione per la posa del rilevato | MOV TER 02 |
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - riempimento con materiale arido | MOV TER 08 |
| - formazione dei tratti in rilevato | STR LAV 01 |
| - rivestimento in terreno vegetale delle scarpate | VER SIS 01 |
| <u>Realizzazione delle parti in trincea:</u> | |
| - esecuzione degli scavi di sbancamento | MOV TER 02 |

| | |
|--|--|
| - stoccaggio dei materiali di scavo | MOV TER 12 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - esecuzione della paratia | CA PRO 03 |
| - esecuzione del cordolo di testa | CA PRO 02 |
| - riprofilatura della scarpata | VER SIS 03 |
| <u>Realizzazione elementi di completamento e di drenaggio:</u> | |
| - posa barriere di sicurezza e antirumore | STR POS 02 |
| - scavo di sbancamento | MOV TER 02 |
| - allontanamento dei materiali di scavo | MOV TER 10 |
| - sistemazione a verde | VER SIS 01 VER SIS 02 VER SIS 03 |
| - posa della recinzione | STR LAV 07 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ approfondimento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 243 di 397 |

- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni di sicurezza

- Le lavorazioni in galleria dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri (prodotte dalla movimentazione e dalla posa di pietrisco e rotaie). La produzione potrà essere limitata previa bagnatura del pietrisco mentre la diffusione potrà essere contenuta mediante l'uso di dispositivi idonei (depolverizzatori). Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro.
- Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.
- Relativamente ai binari in esercizio, le attività di allaccio alla linea esistente, nonché la modifica degli stessi, dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione con servizio di scorta e protezione cantieri;
- A scopo puramente prudenziale, si prescrive che durante tutte le fasi di lavoro, le macchine operatrici su rotaie dovranno percorrere il binario in lavorazione con le opportune cautele. In particolare:
 - sul binario semplicemente poggiato sul piano di regolamento, sugli scambi ed in corrispondenza delle giunzioni (sia definitive che provvisorie), dette attrezzature dovranno transitare sempre a velocità non superiore a 6 km/h;
 - durante la formazione del 1° strato, i carri ferroviari/tramogge debbono essere caricati con pietrisco non oltre la metà del loro normale volume di carico, e viaggiare a non oltre 6 km/h.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta ad altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto.
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 244 di 397 |

passaggio del carrello, con particolare attenzione quando, per la posa in opera delle canalette degli IS, si debbano attraversare i binari.

- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione quando, per l'esecuzione di altri lavori lungo linea (IS TLC LFM TE, ecc.), si debbano attraversare i binari;
- Tutte le aree di lavorazione lungo linea dovranno essere preventivamente picchettate e delimitate e, successivamente, segregate con le recinzioni prescritte nel successivo capitolo per impedire l'accesso ai non addetti ai lavori, in particolare le aree di lavorazione per le interconnessioni e le tratte di galleria a doppio binario.
- In base alla programmazione dei lavori si potranno avere diverse interferenze con l'esercizio ferroviario in diverse fasi. In particolare, durante la movimentazione dai 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 mentre è in fase di completamento l'altro binario. Per le soggezioni riscontrare 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 sgomberare l'area, garantendo i margini di sicurezza per il passaggio del treno.
- Le lavorazioni avverranno all'interno di opportune aree segregate con recinzione in grigliato plastico stampato sostenuto da ferri tondi infissi nel terreno e irrigidite con tavole in legno. Per le aree di lavoro poste lungo il binario in cui è previsto il transito dei carrelli ferroviari (<140Km/h) tale delimitazione dovrà essere posta a non meno di 1.50m dal filo esterno della rotaia più vicina e vi dovranno essere apposti, al massimo ogni 20m, cartelli monitori recanti la scritta: "ATTENZIONE TRENI IN TRANSITO – DIVIETO ASSOLUTO DI ATTRAVERSARE I BINARI".
- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore a quella di sicurezza dal binario in esercizio (come per gli allacci alla linea esistente) o che prevedono l'occupazione dello stesso, o per le quali si dovrà operare con mezzi meccanici disposti sul carrello, dovranno avvenire in regime di Interruzione della circolazione e, qualora fosse necessario, in tolta tensione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 245 di 397 |

- Il trasporto di mezzi e attrezzature per l’approvvigionamento delle aree di lavorazione collocate lungo linea, che dovrà avvenire mediante attraversamento dei binari, dovrà essere effettuato con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell’impianto ferroviario, tali da garantire il rispetto delle IPC.
- L’Appaltatore dovrà inoltre studiare con attenzione i percorsi di persone, mezzi, materiali dai cantieri operativi alle aree di lavorazione lungo linea, e dovrà garantire la segregazione di tali percorsi.
- Il trasporto di mezzi e attrezzature per l’approvvigionamento delle aree di lavorazione collocate lungo linea, che dovrà avvenire mediante attraversamento dei binari, dovrà essere effettuato con modalità di intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell’impianto ferroviario, tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto, dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione, con modalità d’intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell’impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC
- In base all’art.117 del D. Lgs. 81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - posizionare ostacoli rigidi che impediscano l’avvicinamento alle parti attive;
 - tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.
- In deroga a quanto stabilito da D. Lgs. 81/08, ove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191, le sole lavorazioni da svolgere a meno di 1.00 m da conduttori in tensione dovranno avvenire in regime di toltensione.
- All’interno delle gallerie a doppio binario le lavorazioni eseguite dal carro ferroviario adibito ai lavori di armamento, potranno svolgersi simultaneamente sui binari pari e dispari, previa opportuna delimitazione con recinzioni in grigliato plastico stampato sostenuto da ferri tondi

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 246 di 397 |

infissi nel terreno. Dovrà essere garantito in ogni caso la percorribilità dei mezzi delle altre specialistiche e dei mezzi di soccorso.

- Qualora si verifichi l'esigenza che le varie specialistiche debbano operare sullo stesso lato (sia con mezzi su gomma che su rotaia), dovrà essere mantenuta una distanza di almeno 250 m in modo tale da consentire l'eventuale utilizzo dei by-pass in caso di emergenza. Dovrà essere previsto un preposto che verifichi il rispetto delle distanze fra le varie specialistiche e comunque avvisi dell'arrivo dei mezzi nel caso transito sia su gomma che su rotaia;
- Tutte le attività per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro o mediante attraversamento dei binari (trasporto nelle aree di lavoro di macchinari, materiali ed accesso delle maestranze) dovranno avvenire in regime di Interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.
- Relativamente ai binari in esercizio, le attività di allaccio alla linea esistente, nonché la modifica degli stessi, dovranno avvenire in regime di tolta tensione e di interruzione della circolazione con servizio di scorta e protezione cantieri;
- La circolazione dei carrelli ferroviari per la realizzazione delle lavorazioni, lungo le aree di lavoro impegnate da più squadre dovrà essere coordinata da un preposto che verifichi che non vi siano maestranze impegnate in operazioni in aree limitrofe o sui binari.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta ad altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto;
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione quando, per l'esecuzione di altri lavori lungo linea, si debbano attraversare i binari;
- Per l'esecuzione di attività e dell'approvvigionamento, per cui si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro, sarà necessario coordinare il passaggio dei carrelli che dall'area di stoccaggio, si muovono verso le rispettive aree di lavoro. L'Appaltatore dovrà nominare un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato della squadra specialistica; dovrà poi informare l'operatore che conduce il carrello della presenza, in quel tratto di binario, della squadra addetta alle altre lavorazioni e si fermi al segnale d'arresto per poi ripartire al via del preposto.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 247 di 397 |

- Alla fine di ogni turno di lavoro si dovrà verificare la rimozione di tutte le attrezzature ed i materiali che ingombrino la sagoma ferroviaria, e che possano costituire intralcio e pericolo alla circolazione dei carrelli.
- Le squadre che opereranno lungo linea dovranno indossare giubbetti ad alta visibilità, atti a diversificare il personale addetto alle lavorazioni dal personale addetto alla protezione cantiere. In particolare, si adotterà il colore giallo per il personale di scorta ed il colore arancione per le maestranze. Tale misura consentirà agli operatori di individuare con chiarezza e con maggiore immediatezza le indicazioni impartite dal personale di scorta. La distinzione dei colori, così come prescritta, segue un criterio non formalizzato, ma usualmente applicato nell'ambito dei lavori ferroviari.
- Dovrà sempre essere effettuato un preventivo sopralluogo per analizzare le attività da svolgere durante le interruzioni della circolazione ferroviaria, con particolare riferimento a quelle di breve durata e collocate nelle ore notturne, verificando inoltre la corrispondenza delle richieste di toltensione con le attività che si dovranno svolgere.
- Le lavorazioni all'interno della galleria e quindi in sotterraneo, dovranno essere accompagnate da continui monitoraggi per la verifica della salubrità dell'aria, della presenza d'acqua, dell'intensità del rumore e dell'illuminazione. Sarà cura dell'Appaltatore eseguire, mediante organi competenti, indagini mirate a valutare nei luoghi di lavoro la presenza e/o la produzione di polveri, gas di scarico, acque di raccolta, sorgenti di rumore, sorgenti di abbagliamento, condizioni di scarsa visibilità e carichi di incendio.
- L'appaltatore dovrà garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori ai sensi della vigente normativa sui lavori in galleria e fare sì (tramite installazione di fari illuminanti) che l'illuminazione dei luoghi di lavoro sia conforme alle lavorazioni da eseguire, secondo le indicazioni fornite dalle norme di legge e di buona tecnica. Tutti i lavoratori addetti a lavori in galleria dovranno essere forniti anche di lampade di illuminazioni portatili personali;
- La temperatura nei posti di lavoro sotterranei dovrà essere contenuta, per mezzo della ventilazione, al di sotto del limite massimo di 30 gradi centigradi del termometro a bulbo asciutto o 25 gradi centigradi del termometro a bulbo bagnato.
- Relativamente ai lavori in galleria dovrà essere garantito un livello di illuminazione (indipendente dal concorso dei mezzi di illuminazione individuale di cui debbono essere forniti tutti gli addetti in galleria), non inferiore a:
 - 5 lux, in tutti i passaggi e luoghi accessibili;
 - 30 lux medi stile postazioni di lavoro;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 248 di 397 |

- 50 lux medi in caso di lavorazioni comportanti specifici pericoli.
- L'appaltatore dovrà inoltre garantire la salubrità dell'aria in galleria effettuando verifiche della qualità dell'aria eventualmente installando opportuni impianti di areazione. In caso di cattiva qualità dell'aria con il superamento dei valori di soglia si dovrà procedere al blocco immediato di tutte le lavorazioni e, alla ripresa si dovrà utilizzare un numero di mezzi inferiore rispetto a quelli precedentemente presenti oltre che coordinare le lavorazioni con le attività particolari in atto;
- Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna nel qual caso dovranno essere dotati di marmitta catalitica, filtro antiparticolato (motori euro 4 con FAP) e rivolta verso l'alto. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata;
- Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie;
- Sono da evitare lunghi periodi di esposizione ai rumori predisponendo un programma di turnazioni degli addetti nelle fasi di lavoro. In ogni caso gli addetti dovranno sempre utilizzare i DPI appropriati al tipo di lavorazione (otoprotettori).
- Durante il periodo di permanenza del cantiere dovranno essere impiegate pompe o eiettori, per allontanare le eventuali perdite d'acqua presenti nella galleria, in modo da eliminare il ristagno dell'acqua ed evitare o deviare lo stillicidio dalla calotta e dalle pareti.
- Nei lavori in sotterraneo l'Appaltatore dovrà adottare sistemi di lavorazione, macchine, impianto e dispositivi che diano luogo al minore sviluppo possibile di polveri; la riduzione della presenza di polveri potrà avvenire anche tramite:
 - processi di lavorazione ad umido;
 - installazione di opportuni filtri sugli attrezzi per le demolizioni;
 - sistema di ventilazione forzata: questo dovrà consentire di diluire la frazione granulometrica che potrebbe rimanere più a lungo in sospensione.
- Sarà cura dell'Appaltatore predisporre nelle aree di lavorazione all'interno della galleria, personale, mezzi e segnaletica per la gestione delle situazioni di emergenza.
- Con cadenza mensile dovranno essere effettuate delle simulazioni per il soccorso del personale in galleria;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 249 di 397 |

- Nelle aree di lavoro lungo la linea si dovranno predisporre anche l'installazione di un WC chimico del tipo SE.BA.CH.
- Una volta ultimato l'armamento all'interno della galleria potrebbe verificarsi il rischio di investimento dei lavoratori ancora impegnati, da parte di carrelli adibiti al trasporto di persone o materiali ed in transito verso altre aree di lavoro; per scongiurare tale pericolo si dovrà provvedere a informare di ciò tutti i lavoratori addetti e a garantire la presenza di una sentinella che segnali il passaggio dei mezzi;
- All'interno delle gallerie a doppio binario le aree di lavoro ove opera un carro ferroviario, dovranno essere segregate dai percorsi dei mezzi su gomma con recinzioni in grigliato plastico stampato sostenuto da ferri tondi infissi nel terreno.
- Non è consentita nessuna lavorazione diversa dall'armamento nelle gallerie a canna singola, sino a quanto non è stato completato tutto il binario;
- Potranno essere svolte lavorazioni di predisposizione degli attrezzagli TE anche nel tratto interessato dall'armamento a condizione che si operi nelle vicinanze del by-pass di collegamento; ciò al fine di consentire il ritiro di mezzi e maestranze dal percorso ogni qualvolta transiti il treno di lavoro per l'armamento;
- Durante le fasi di approvvigionamento del pietrisco, anticipate rispetto all'inizio effettivo dei lavori, dovrà porsi attenzione al cantiere OO.CC.. Particolare attenzione dovrà essere posta al transito dei mezzi da e per il cantiere che utilizzata la viabilità pubblica nelle vicinanze del cantiere RFI;
- Durante lo stoccaggio e la posa del pietrisco dovrà essere prevista la bagnatura periodica del materiale, al fine di limitare la produzione di polveri;
- Attività particolarmente polverose (posa pietrisco) in adiacenza a percorsi pedonali (banchine), dovranno essere svolte mediante l'utilizzo di teli antipolvere.
- In base all'art.117 del D. Lgs. 81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 250 di 397 |

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione della macrofase avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| | |
|--|--------------------------|
| <u>Realizzazione basamenti delle paline/sbalzi/portali:</u> | |
| - scavi di fondazione basamenti | MOV TER 02 |
| - trasporto a discarica dei materiali di risulta | ORG CAN 08 ORG CAN 17 |
| - getto cls | OO CC 03 |
| <u>Realizzazione collegamenti con Fabbricati Tecnologici</u> | |
| - posa pozzetti | IMP IDR 01 |
| - posa reti (cavidotti e cavi) | IMP TEL 04 IMP SEG 06 |
| <u>Realizzazione impianti IS:</u> | |
| - scavi lungo linea | IMP SEG 01 |
| - posa dei cunicoli e cavi | IMP SEG 06 |
| - posa degli enti IS | IMP SEG 05 |
| - prove e verifiche | IMP TEL 07 IMP ELE 15 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 251 di 397 |

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Gli interventi in prossimità alla linea ferroviaria in esercizio dovranno essere eseguite in regime di interruzione della circolazione con servizio di scorta e protezione cantieri.
- Tutte le lavorazioni inerenti gli impianti elettrici dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Per tutti i lavori con pericolo di caduta nel vuoto si dovrà procedere alla predisposizione dei parapetti di protezione provvisti di tavole fermapiè.
- In tutte le posizioni sopraelevate ($h > 2.00$) non protette da parapetti, i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.
- È sempre necessario segnalare, mediante dispositivi acustici, l'operatività dei mezzi meccanici; questi ultimi devono essere dotati di dispositivi di bloccaggio dello sviluppo dei bracci meccanici, per evitare il contatto con la linea di contatto. Tutti i mezzi, sia su gomma che su

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 252 di 397 |

ferro, muniti di apparecchio di sollevamento dovranno circolare con il braccio completamente abbassato.

- Prima di iniziare i lavori sugli impianti in esercizio da modificare/integrare (in particolare cavi, cassette, armadi ripartitori), nei quali si trovino circuiti che interessino gli impianti di sicurezza e segnalamento, l'Appaltatore o un suo incaricato dovrà ottenere nulla osta scritto dall'agente del Gestore dell'infrastruttura; tali lavori andranno rigorosamente limitati alle apparecchiature, dispositivi, meccanismi e linee cui l'autorizzazione si riferirà.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta alle altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto.
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione, quando per la posa in opera delle canalette degli IS, si debbano attraversare i binari.
- Negli spostamenti manuali dei carichi rispettare il limite di norma per persona
- Le lavorazioni in galleria dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri. La diffusione delle polveri potrà essere contenuta mediante l'uso di dispositivi idonei (depolverizzatori). Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro.
- Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.

Prescrizioni particolari per l'apertura di cunicoli esistenti ed in presenza di esercizio/circolazione mezzi rotabili

- Prima di procedere all'apertura dei cunicoli esistenti, il capocantiere, congiuntamente al responsabile IE di zona, dovrà effettuare il rilievo di tutti i cavi presenti all'interno dei cunicoli, associare ad ogni cavo il sottoservizio di appartenenza e verificare l'effettiva tensione di esercizio. In caso di necessità richiedere preventivamente la disalimentazione dell'impianto.

- I cunicoli esistenti sono spesso ricoperti di terreno, sterpaglia e materiali di risulta, pertanto prima di procedere alla rimozione dei coperchi e avvicinarsi con le mani e il corpo è necessario eseguire una approfondita bonifica (rimozione del terreno di riporto, eliminazione sterpaglie, ecc..) della zona di intervento.
- Qualora ci si trovi nella necessità di entrare in locali contenenti apparecchiature interferendo con gli impianti in esercizio (sicurezza e segnalamento, telecomunicazioni, ecc..), l'Appaltatore dovrà ottenere la preventiva autorizzazione delle Ferrovie.

Di seguito si riportano alcuni tipologici di lavorazioni in adiacenza alla sede ferroviaria:

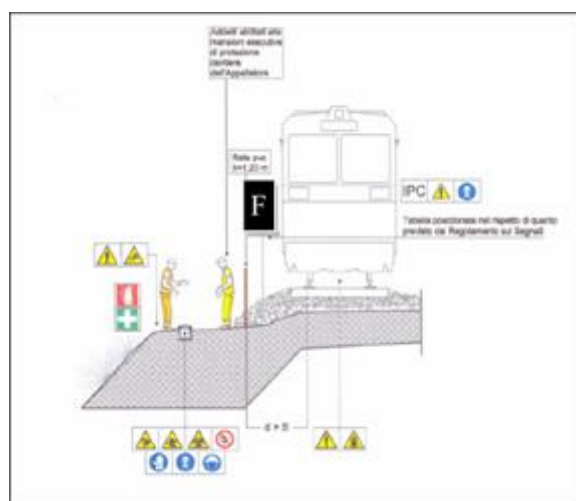


Fig.: Tipologici di lavorazioni in adiacenza alla sede ferroviaria (rete rossa in plastica stampata alta 1.20m)

Prescrizioni particolari per la posa cavi

Le modalità di posa dei cavi si differenziano in relazione ai luoghi e alla tipologia di protezione e prevedono a seconda dei casi una procedura manuale oppure una procedura con l'uso di carrello su ferro, attrezzato con un argano per il sollevamento del cavo.

Procedura manuale

La procedura di svolgimento manuale dei cavi si attua, in aree ristrette quali, tratti curvilinei, tratti con spazio ridotto di manovra con l'impiego di più addetti per evitare uno sforzo eccessivo durante la trazione. La presenza di più persone e l'ingombro eventuale della sede ferroviaria imporranno la messa in atto del regime di interruzione programmata della circolazione dei treni.

Il trasporto della bobina può essere effettuato per mezzi d'opera. Una volta raggiunta l'area di lavoro la bobina deve essere posizionata a terra, su basi ben livellate che assicurino uno

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 254 di 397 |

svolgimento agevole ed in un'area abbastanza ampia da contenerne l'ingombro e distante dal binario più vicino almeno di 2.50 m.

Procedura a carrello

La procedura di svolgimento dei cavi su carrello impone che i tempi di posa in opera dei cavi devono essere organizzati in accordo con le esigenze del traffico ferroviario e in particolare con la presenza di altri mezzi su ferro operativi nella stessa zona, considerando anche che il vagoncino svolgibobina, al termine del turno di lavoro, deve tornare nell'area di ricovero carrelli, negli appositi tronchini eventualmente autorizzati.

Sui carrelli senza protezioni laterali in movimento non è consentito lo stazionamento dei lavoratori. Tale prescrizione rimane invariata anche nella fase di sbobinatura, salvo che il carrello sia dotato di tutti gli accorgimenti tecnici previsti e certificati da RFI per la protezione anticaduta.

Occorrerà che vengano messe in essere le seguenti misure di sicurezza

- Rispettare i limiti di velocità FS per i carrelli ferroviari, che per nessun motivo devono superare i 15 km/h
- Trasportare la bobina con carrello ferroviario munito di braccio idraulico e posizionarla a terra in un'area ben livellata ed ampia da contenere l'ingombro
- Adibire squadre posizionate lungo la linea di posa, composte da un numero di lavoratori sufficiente ad evitare uno sforzo eccessivo durante la trazione
- Indossare i guanti per la protezione durante le operazioni di guida della posa del cavo durante lo svolgimento dello stesso
- Impiegare un numero di lavoratori sufficiente ad evitare uno sforzo eccessivo durante la trazione
- Verificare prima dell'inizio dell'attività che gli appoggi della bobina, dell'argano e quelli rotanti intermedi per lo scorrimento del cavo siano installati perfettamente in piano ed ancorati solidamente
- Utilizzare dispositivi dotati di dinamometro per verificare che il cavo non superi i valori trazione ammissibili
- Organizzare i tempi di lavorazione della posa in opera con carrello in modo tale di completare l'operazione degli intervalli concessi
- I lavoratori operanti dai carrelli, dovranno essere tutti assicurati con cintura di sicurezza al fine di evitare, durante la fase di sbobinamento la caduta dei carrelli in movimento
- Le squadre operanti dai carrelli successivi posizioneranno dapprima il cavo, per poi fissarlo con le apposite reggette.
- Controllare che la velocità dell'argano sia regolata in modo tale da mantenersi costantemente

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 255 di 397 |

- a basso regime, per evitare colpi di frusta del cavo.
- Verificare che il sistema di aggancio del cavo all'argano sia munito di dispositivo di sicurezza di antisganciamento
 - Indossare indumenti ad alta visibilità.
 - Essere tutti assicurati con cintura di sicurezza al fine di evitare, durante la fase di sbobinamento, la caduta dai carrelli in movimento.
 - Mantenere un'unica postazione evitando lo spostamento durante il movimento del carrello.
 - Tenere almeno due estintori fissi sul carrello e due estintori portatili in zona di lavoro;
 - Verificare che i ganci degli argani di tiro riportino la portata massima ed il nottolino di chiusura sia efficiente;
 - Avvalersi di mezzi meccanici ausiliari per sollevare manualmente carichi superiori a 30 kg
 - Durante il trasporto del materiale sul carrello, posizionare e fissare adeguatamente il carico in modo che risulti ben distribuito e che non possa subire spostamenti durante il trasporto;
 - Nessun operatore o macchina impegnata nelle lavorazioni deve invadere la sagoma del binario utilizzato dal carrello utilizzato eventualmente da un'altra squadra, in particolare laddove per la posa in opera delle canalette si debbano attraversare i binari. In questi casi, chi conduce il carrello in quel tratto di binario dovrà essere informato dal Responsabile dell'Appaltatore in cantiere della presenza della squadra addetta alle altre lavorazioni.

Prescrizioni particolari per i lavori in attraversamento dei binari

I lavori di posa cavi sono da considerarsi lavorazioni ad alto rischio, anche se rigorosamente sottoposte al regime di IPC. L'Appaltatore dovrà informare i propri lavoratori delle regole comportamentali, indispensabili per la loro sicurezza che esigono il rispetto delle disposizioni impartite dalla scorta e dai tempi di interruzione e ripresa dei lavori stabiliti.

L'Appaltatore curerà con l'assistenza della scorta, la sistemazione dei cartelli di avvertimento al macchinista del treno dei lavori e quanto necessario per garantire il rispetto dalle IPC vigenti.

Le operazioni dovranno essere condotte con la massima attenzione e dovranno essere assistite dal caposquadra e dall'agente di scorta i quali, ognuno per le proprie competenze, avranno cura di coordinare e verificare che le attività non interferiscano con l'esercizio del binario attiguo. Prima della fine dell'interruzione, il caposquadra e l'agente di scorta verificheranno che la sede ferroviaria sia stata correttamente ripristinata per consentire la ripresa della circolazione.

Prescrizioni particolari per la realizzazione di eventuali nuove canalizzazioni

Prima di procedere allo scavo delle nuove canalizzazioni, l'Appaltatore dovrà effettuare ulteriori sopralluoghi al fine di individuare la presenza nella zona di tutti i sottoservizi esistenti e verificare che la picchettazione indicante l'esistenza della rete, sia rispondente alla documentazione fornita dagli Enti erogatori. Qualora si trovassero indicazioni discordanti, queste dovranno essere tempestivamente comunicate alla Società responsabile dell'esercizio per stabilire procedure di monitoraggio che permettano l'esecuzione dei lavori senza danneggiare gli impianti.

Prescrizioni particolari per i lavori in aree ferroviarie

Per le lavorazioni che devono essere eseguite in prossimità della sede ferroviaria, marciapiede, binari, radici di interbinario, prossimità ai binari di corsa, l'Appaltatore dovrà verificare la soggezione all'esercizio ferroviario intesa come:

- Occupazione, da parte degli addetti ai lavori, dei binari interessati e di parte delle zone adiacenti fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia fino alla distanza di
 - metri 1,50 per velocità non superiori a 140km/h;
 - metri 1,55 per velocità non superiori a 160km/h;
 - metri 1,65 per velocità non superiori a 180km/h;
 - metri 1,75 per velocità non superiori a 200km/h;
 - metri 2,15 per velocità non superiori a 250km/h;
 - metri 2,70 per velocità non superiori a 300km/h;
- Interferenza tra i mezzi e le attrezzature di lavoro con la sagoma di libero transito dei treni
- Indebolimento e discontinuità della sede ferroviaria

Comunque dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- Le operazioni di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento in prossimità della linea di contatto, dovranno avvenire in regime di toltensione e di interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC (ml 1,00 per linee elettriche fino a 25 KV e ml 3,00 per linee elettriche fino a 220KV, laddove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191; l'applicazione di tali distanze di sicurezza è consentita per lavoratori opportunamente formati ai rischi specifici ferroviari. Mentre all'esterno delle aree ferroviarie si applica il D.Lgs. 81/08 con le seguenti distanze limite:

| - Un (kV) Distanza minima | - consentita (m) |
|---------------------------|------------------|
| - ≤1 | - 3 |
| - 10 | - 3,5 |
| - 15 | - 3,5 |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 257 di 397 |

| | |
|-------|-----|
| - 132 | - 5 |
| - 220 | - 7 |
| - 380 | - 7 |

Allegato IX del D.Lgs.81/08

- Fra i rischi presenti nell'ambiente di lavoro l'Appaltatore dovrà considerare quelli indicati nel Documento di Valutazione dei Rischi della Direzione Compartimentale aggiornato alla data di inizio dei lavori.
- Prima di iniziare le lavorazioni in piazzale acquisire la planimetria degli itinerari di sicurezza idonei per gli spostamenti in sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili (art.8 Legge 191/74 - art.6 DPR 469/79).
- La circolazione a piedi sui piazzali ferroviari è regolamentata da specifiche disposizioni emanate dal Responsabile di stazione, con apposito Ordine Interno. Copia del suddetto Ordine Interno dovrà essere richiesto al Responsabile della stazione interessata ai lavori.
- Per gli spostamenti sui piazzali dovranno essere utilizzati esclusivamente i sentieri indicati negli itinerari di sicurezza; in mancanza di questi ultimi o in caso di assoluta necessità, l'attraversamento dei binari di stazione potrà avvenire solo con l'assistenza della scorta, previa autorizzazione dell'avente giurisdizione sulla stazione.
- Per le lavorazioni in piazzale gli addetti dovranno sempre indossare indumenti ad alta visibilità, bretelle catarifrangenti e scarpe di sicurezza a sfilamento rapido.
- Tutti gli addetti ai lavori devono essere ben informati e avere sempre ben presente che, durante il lavoro, facilmente possono risultare compromesse anche parzialmente le condizioni elettriche o meccaniche che conferiscono sicurezza all'impianto, determinando situazioni di pericolo non solo per chi lavora, ma anche per la regolarità e la sicurezza di marcia dei treni.
- Delimitare e segnalare le aree di lavoro con le recinzioni previste dal presente PSC così come di seguito indicato:
 - Per le lavorazioni che non si svolgono direttamente sui binari o nelle immediate vicinanze degli stessi (a distanza superiore a quelle di sicurezza previste in funzione della velocità della linea), occorre delimitare le aree di lavoro con recinzioni in rete rossa in PVC stampata di altezza pari ad almeno 1,2m, sostenuta da paletti in ferro infissi nel terreno posti ad interasse massimo di 1m tra loro. Tale delimitazione sarà disposta da ambo i lati dell'area di lavoro e sarà opportunamente spostata in funzione dello sviluppo dei lavori. Su tali delimitazioni deve essere posizionata una specifica cartellonistica di prescrizione e di avvertimento per il rischio di passaggio dei treni e della zona limite da non oltrepassare. Nel caso in cui tali aree si trovino molto lontano dai binari e vi si stocchino

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 258 di 397 |

momentaneamente materiali, si muovano mezzi o si aprano scavi di una certa entità, la recinzione dovrà essere alta 2m e rinforzata con tavole in legno.

- Laddove i lavori sono svolti a distanza inferiore a quella di sicurezza dalla rotaia più vicina il regime dei lavori sarà in **ASSENZA DI CIRCOLAZIONE** per il binario interessato dai lavori stessi.

Per il binario fisicamente adiacente a quello interessato dai lavori dove non siano rispettate le distanze di sicurezza si potrà adottare le seguenti misure mitigative del rischio connesso alla circolazione dei treni su tale binario:

- Barriere mobili (omologate/di tipo innovativo)
- Protezione su avvistamento con agente di copertura.

Pertanto per gli eventuali binari fisicamente adiacenti alle lavorazioni, dove non siano rispettate le distanze di sicurezza sono previsti:

- il regime di interruzione;
- l'abbattimento codice, per limitare la velocità massima ($V_{max} \leq 160$ km/h) sui binari adiacenti a quello sede dei lavori (già previsto dall'articolo 17 IPC).
- l'impiego di barriere mobili di vario tipo, atte ad individuare chiaramente e a rendere percepibile il confine tra area interessata ai lavori e binari in esercizio; la protezione “ su avvistamento con agente di copertura” con un segnale di arresto a mano, che sarà progressivamente integrato con dispositivi tecnologici Automatic Track Warning System (ATWS).

In tutti i casi la protezione deve essere assicurata dalla presenza della scorta, che l'Appaltatore deve considerare come prescrizione assolutamente obbligatoria.

Prescrizioni particolari per i lavori con “agenti isolati operanti esclusivamente con mezzi manuali” ART.16 IPC

L'art. 16 della Istruzione Protezione Cantieri (IPC) è stato modificato a partire dalla Disposizione RFI n.9 del 2018.

Per la protezione degli agenti operanti isolatamente e che lavorino con attrezzi di ridotte dimensioni o con strumenti di misura portatili per interventi di breve durata (quali, ad esempio, gli interventi per la ricerca di guasti e per operazioni di verifica dei collegamenti e delle apparecchiature afferenti ai pedali, ai circuiti di binario e a quelli di ritorno TE e di terra) deve essere adottato il regime di interruzione.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 259 di 397 |

Rispetto agli eventuali binari adiacenti a quello interessato dallo svolgimento delle attività, deve essere adottata una delle seguenti procedure:

- installazione di dispositivi finalizzati a rendere chiaramente percepibile il limite dell'area interessata dall'attività, ai sensi dell'articolo 12, comma 2:
- regime di avvistamento senza agente di copertura, realizzato da almeno due agenti di cui uno rivolto verso una provenienza dei treni o delle manovre e il secondo verso l'altra, in modo da trovarsi in condizioni favorevoli per l'avvistamento. In questo caso l'avvistamento deve essere regolato su una distanza di sicurezza, dal punto in cui si svolgono le attività, che corrisponda ad un tempo di sicurezza ridotto (20 secondi).

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 260 di 397 |

3.23 INTERVENTO I_19 – REALIZZAZIONE IMPIANTI TLC

Gli interventi da prevedere per l'attrezzaggio tecnologico TLC della tratta oggetto di intervento sono di seguito descritti:

- ❖ Impianti cavi principali a 64 fibre ottiche a servizio del Sistema ACCM, dei sistemi SDH e GSM-R, telefonia VoIP ed ausiliari;
- ❖ Impianti cavi a 32 fibre ottiche per il collegamento delle nuove cabine TE/SSE ai FV servizio del Posto Centrale DOTE di Palermo (non oggetto d'appalto);
- ❖ Impianto cavi principale in rame per consentire la gestione degli asservimenti (ASDE3) delle SSE/cabine TE, del sistema monitoraggio temperatura rotaie MTR (ove presente) e altri servizi eventuali e dare continuità ai servizi attivi e in esercizio sul cavo rame esistente lungo la linea esistente;
- ❖ Rete cavi secondari nelle stazioni di nuova realizzazione (telefonici e diffusione sonora);
- ❖ Sistemi trasmissivi in tecnologia SDH della tratta in oggetto (inteso come realizzazione dei nuovi siti di trasporto SDH necessari a fornire il sistema trasmissivo su lunga distanza ed integrazione di questi nella rete SDH esistente);
- ❖ Sistema di telefonia con tecnologia VoIP (secondo specifica TT577 ed.2019) ed interfacciamento con i sistemi STSI/VoIP adiacenti esistenti;
- ❖ Rete Gigabit Ethernet di tratta a servizio della telefonia selettiva VoIP e servizi ausiliari;
- ❖ Sistemi di segnaletica variabile e diffusione sonora nelle nuove Stazioni (IaP);
- ❖ Sistema di comunicazione Terra-Treno tramite rete radiomobile GSM-R a 900 MHz a standard FS (inteso come realizzazione dei nuovi siti radio GSM-R necessari a fornire la radio copertura Terra-Treno con posizionamento delle BTS tale da assicurare la ridondanza di copertura per l'implementazione futura del sistema di distanziamento treni ERTMS Liv.2 ed integrazione di questi nella rete GSM-R esistente);
- ❖ Impianto di radiopropagazione dei segnali pubblici TIM, Vodafone ed eventuale terzo operatore nelle gallerie di nuova realizzazione;
- ❖ Alimentazioni impianti TLC.

In merito ai sistemi GSMR ed SPVI si precisa che, in linea a quanto previsto dal “Piano di upgrading ERTMS di RFI 2015 – 2030” e dal “Piano Accelerato ERTMS – Compatibilizzazione Investimenti Tecnologici”, è previsto l'attrezzaggio della linea con ridondanza di copertura radio GSM-R per la futura implementazione dell'ERTMS Liv.2.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione della macrofase avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| <u>Realizzazione impianto TLC:</u> | |
|--|--------------------------|
| - posa pozzetti | IMP IDR 01 |
| - posa reti (cavidotti e cavi) | IMP TEL 04 IMP SEG 06 |
| - posa telefoni di piazzale e lungo linea | IMP TEL 05 IMP TEL 04 |
| - posa concentratore telefonico e consolle | IMP SEG 10 IMP TEL 06 |
| - esecuzione impianti di terra | ORG CAN 11 |
| - esecuzione allacciamenti | IMP ELE 12 |
| - prove e verifiche impianti | IMP TEL 07 |
| <u>Realizzazione impianto TVCC</u> | |
| - posa reti (cavidotti e cavi) | IMP TEL 04 |
| - Posa impianto TVCC | IMP TVC 01 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 262 di 397 |

- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore
- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Gli interventi in prossimità alla linea ferroviaria in esercizio dovranno essere eseguite in regime di interruzione della circolazione con servizio di scorta e protezione cantieri.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri. La diffusione delle polveri potrà essere contenuta mediante l'uso di dispositivi idonei (depolverizzatori). Questi ultimi dovranno comunque eliminare la polvere il più vicino possibile alla fonte e convogliare le emissioni al di fuori dei luoghi di lavoro.
- Le lavorazioni in galleria dovranno avvenire limitando il più possibile la diffusione dei fumi. Sarà da privilegiare l'uso di dispositivi ed attrezzature alimentate da motori elettrici anziché a combustione interna. Qualora i luoghi di lavoro non siano dotati di adeguata ventilazione sarà necessario allestire idonei sistemi di ventilazione forzata.
- Le lavorazioni in galleria dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato dalla squadra specialistica, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta alle altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto.
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe al momento del passaggio del carrello, con particolare attenzione, quando si debbano attraversare i binari.
- Tutte le lavorazioni da svolgere a distanza inferiore ad 1.50m dal binario in esercizio o che prevedono l'occupazione dello stesso dovranno avvenire in regime di Interruzione della

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 263 di 397 |

circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.

- Prima di iniziare i lavori sugli impianti in esercizio da modificare/integrare (in particolare cavi, cassette, armadi ripartitori), nei quali si trovino circuiti che interessino gli impianti di TLC, l'Appaltatore o un suo incaricato dovrà ottenere nulla osta scritto dall'agente del Gestore dell'infrastruttura; tali lavori andranno rigorosamente limitati alle apparecchiature, dispositivi, meccanismi e linee cui l'autorizzazione si riferirà.
- Le attività di movimentazione dei materiali con apparecchi di sollevamento dovranno essere svolte rispettando la distanza prescritta dai conduttori sotto tensione (1.00m).
- Le linee aeree dovranno essere sempre considerate in tensione fino a quando non sia stata fornita dai responsabili FS comunicazione scritta della disalimentazione.
- Tutte le lavorazioni inerenti gli impianti elettrici dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Tutte le attività per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro, o mediante attraversamento dei binari in esercizio (trasporto nelle aree di lavoro in galleria di macchinari, materiali ed accesso delle maestranze) dovranno avvenire in regime di Interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 264 di 397 |

3.24 INTERVENTO I_20 – IMPIANTI MECCANICI, SAFETY E SECURITY

- **Impianti meccanici**

Il progetto prevede i seguenti attrezzaggi impiantistici:

- HVAC
- sollevamento acque
- idrico sanitario

Le opere oggetto del presente intervento comprendono la realizzazione degli impianti meccanici quali impianti HVAC previsti a servizio dei locali tecnologici presenti all'interno dei fabbricati previsti in macrofase 1 e impianti di sollevamento delle acque per i fabbricati FA03 e FA04. Sarà previsto, inoltre, un impianto idrico sanitario per i fabbricati dove saranno presenti i servizi igienici.

L'architettura dell'impianto HVAC sarà diversa a seconda della tipologia di fabbricato e delle apparecchiature contenuto al suo interno. In particolare, nel caso di locali tecnologici quali il Locale batterie, il Locale centralina, il Locale IS ed il Locale TLC è previsto un sistema di condizionamento di tipo tecnologico. In tali locali, che necessitano di un controllo della temperatura di tipo puntuale, continuo e con affidabilità di tipo industriale, saranno previsti dei condizionatori ad espansione diretta ad armadio monoblocco.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

- **Impianti safety**

Le opere oggetto del presente intervento comprendono la realizzazione degli impianti Safety costituiti essenzialmente da:

- Rivelazione incendi
- Spegnimento ad estinguente gassoso
- Impianto idrico antincendio

L'impianto rivelazione incendi a servizio dei fabbricati previsti in macrofase 1 avrà la funzione di rivelare la formazione di incendi e/o emissione di fumi all'interno di ambienti monitorati, attivando delle predeterminate misure di segnalazione di allarme ed intervento e riportando le segnalazioni al posto di supervisione. L'impianto spegnimento incendi ad estinguente

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 265 di 397 |

gassoso sarà previsto a protezione del Locale IS e Centralina (FA06 e FA08). L'impianto idrico antincendio sarà previsto per i fabbricati seguenti:

- FA08 e FA09
- FA10
- FA12
- FA14 (centrale idrico antincendio)

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

- **Impianti security**

Le opere oggetto del presente intervento comprendono la realizzazione degli impianti security costituiti essenzialmente da:

- Antintrusione e controllo accessi a servizio degli ingressi ai locali e dei locali stessi dei fabbricati
- TVCC a servizio dei fabbricati e del piazzale dell'intero aeroporto

Il sistema di televisione a circuito chiuso avrà la duplice funzione di fornire al personale di sorveglianza immagini in tempo reale dell'evento verificatosi e di consentire la successiva ricostruzione di queste immagini. Il sistema interagirà con i sistemi di controllo accessi, antintrusione e di rivelazione incendi, che invieranno i comandi per l'attivazione delle immagini dell'area da cui è partito l'allarme e la registrazione.

L'impianto antintrusione e controllo accessi sarà previsto a protezione degli accessi dei locali dei fabbricati servizi lungo il tracciato e dei locali tecnologici. L'impianto antintrusione e controllo accessi sarà in grado di consentire l'ingresso al solo personale abilitato e segnalare l'ingresso di persone estranee non autorizzate e sarà previsto a protezione degli ambienti. L'impianto antintrusione e controllo accessi sarà gestito da una centrale intelligente a microprocessore in grado di assolvere tutte le funzioni di controllo. La centrale sarà ubicata nei locali ospitanti le apparecchiature TLC per la remotizzazione dei segnali.

Per maggiori dettagli, si rimanda agli specifici elaborati progettuali.

Analisi delle attività lavorative

La realizzazione dell'intervento avverrà secondo le fasi operative riportate nel seguito. Si riportano altresì i codici identificativi delle schede tecniche di sicurezza, contenute nel successivo volume II, riportanti l'analisi dei rischi e le misure di prevenzione connessi a tali fasi.

| | |
|--|-------------------------|
| Delimitazione area operativa | ORG CAN 04 |
| Posa cavi | IMP ELE 11 |
| Posa tubazioni e canalette | IMP IDR 02 |
| Posa quadro | IMP ELE 08 |
| Impianto di rilevazione incendi | IMP ARF 01 |
| Impianto spegnimento incendi | IMP ARF 02 |
| Impianto security (controllo accessi/antintrusione e TVCC) | IMA ATR 01/ TV CC 01 |
| Impianti HVAC (climatizzazione e ventilazione) | IMP CDZ 01 |
| Impianto idrico / termico / fognario | FAB IDR 01 |

Rischi prevedibili

Rischi prevedibili e conseguenti a:

- ◆ movimentazione dei carichi
- ◆ sprofondamento e seppellimento
- ◆ ribaltamento mezzi d'opera
- ◆ scivolamento, caduta a livello
- ◆ caduta dall'alto
- ◆ caduta di materiale dall'alto
- ◆ urti, colpi, impatti, compressioni
- ◆ presenza di agenti/sostanze potenzialmente infette
- ◆ presenza di residui da prodotti chimici
- ◆ proiezione di schizzi
- ◆ proiezione di schegge
- ◆ esposizione a polveri e fibre
- ◆ punture, tagli, abrasioni
- ◆ esposizione a vapori e gas
- ◆ allergeni
- ◆ vibrazioni
- ◆ rumore

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 267 di 397 |

- ◆ elettrocuzione
- ◆ investimento da mezzi d'opera

Prescrizioni e misure di sicurezza

- Tutte le aree di lavorazione dovranno essere preventivamente delimitate e, successivamente, segregate con le recinzioni, per impedire l'accesso ai non addetti ai lavori.
- Le lavorazioni interesseranno in larga parte ambienti interni ai fabbricati e aree adiacenti allo stesso per la movimentazione dei materiali ed il loro stoccaggio. Tali attività verranno effettuate sola a seguito del completamento delle lavorazioni edili, in particolare a seguito della realizzazione delle finiture degli ambienti interessati dagli impianti oggetto di questa fase e con la presenza di percorsi sicuri all'interno dell'edificio stesso.
- La presenza contemporanea di più squadre di lavoratori dovrà essere coordinata, in termini di rispetto delle misure di sicurezza e di corretto impiego delle attrezzature e apprestamenti in uso comune, da parte di un preposto.
- La presenza di più squadre contemporaneamente nelle aree, inoltre, comporterà da parte dell'Impresa Affidataria la definizione di percorsi distinti per persone e mezzi da e per le aree di lavorazione in base all'avanzamento delle attività, tali da risultare sicuri. Dovrà inoltre identificare un percorso utilizzabili in caso di emergenza il quale dovrà essere mantenuto in ogni fase lavorativa sgombro, garantendo la piena sicurezza durante il suo impiego per il raggiungimento di un posto sicuro da parte dei lavoratori.
- Alla fine di ogni turno di lavoro si dovrà verificare la rimozione di tutte le attrezzature ed i materiali che ingombrino la sagoma stradale, e che possano costituire intralcio e pericolo alla circolazione dei mezzi.
- Per attività in posizione sopraelevate interne al fabbricato (> 2.00 metri) verranno impiegati trabattelli omologati dotati delle dovute protezioni (parapetti), atte a prevenire il rischio di caduta dall'alto, ed opportunamente stabilizzati.
- In tutte le posizioni sopraelevate non protette, i lavoratori dovranno indossare imbracatura e cintura di sicurezza assicurata ad un punto fisso.
- Tutte le lavorazioni inerenti gli impianti elettrici dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Durante le operazioni di sollevamento di materiale o dispositivi da porre in opera sulle aree sottostanti non dovranno sostare operai né svolgersi altre attività.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 268 di 397 |

- Le lavorazioni all'interno del fabbricato dovranno svolgersi limitando la produzione e la diffusione delle polveri.
- Le lavorazioni all'interno del fabbricato dovranno svilupparsi contenendo la diffusione di emissioni sonore, mediante l'uso di apparecchiature silenziate e limitando la messa in funzione a quelle strettamente necessarie.
- In base all'art.117 del D.Lgs. 81/08, quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.

- In deroga a quanto stabilito da D.Lgs. 81/08, ove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191, le sole lavorazioni da svolgere a meno di 1.00 m da conduttori in tensione dovranno avvenire in regime di toltensione.
- Delimitare le aree in cui si effettuano i lavori con livello di rumorosità alto ed utilizzare i dispositivi DPI in dotazione;
- Gli addetti che movimentano carichi che superano i limiti prescritti dalla norma manualmente devono essere sempre in due o più ed operare assumendo posture corrette;
- Le attività legate alle predisposizioni impiantistiche degli edifici saranno svolte senza sovrapposizioni con i lavori edili e/o in locali separati ove non ci sia commistione di attività di diversa natura.
- Eventuali vani scala non ancora finiti o alloggianti le apparecchiature finali saranno protetti dalla caduta con parapetti e tavole fermapiede.

4 ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE

4.1 GENERALITA'

Per la realizzazione delle opere in progetto, si prevede l'utilizzo di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale.
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico.
- Riduzione al minimo delle interferenze con il patrimonio culturale esistente.

La tabella seguente illustra il sistema di cantieri previsto per la realizzazione delle opere:

| CODICE | DESCRIZIONE | SUP. MQ | COMUNE |
|--------|---|---------|---------|
| CB.01 | Cantiere base | 21.000 | Catania |
| CO.01 | Cantiere operativo | 22.000 | Catania |
| AR.01 | Cantiere di armamento | 22.000 | Catania |
| AR.02 | Cantiere di armamento | 19.500 | Lentini |
| AT.01 | Area tecnica per IN05 | 1.400 | Catania |
| AT.02 | Area tecnica per IN03, IN04 | 1.800 | Catania |
| AT.03 | Area tecnica per IN02 | 3.000 | Catania |
| AT.04 | Area tecnica per Stazione Fontanarossa | 4.200 | Catania |
| AT.05 | Area tecnica per GA01, TR02, TR03 | 10.000 | Catania |
| AT.06 | Area tecnica per VI01, VI03 sponda nord | 5.000 | Catania |
| AT.07 | Area tecnica per VI01, VI03 sponda sud | 5.400 | Catania |
| AT.08 | Area tecnica per VI02, IV01, NW01 | 3.000 | Catania |
| AT.09 | Area tecnica per Piazzale merci | 3.000 | Catania |
| AT.10 | Area tecnica per SL06 | 600 | Catania |
| AS.01 | Area di stoccaggio | 32.000 | Catania |
| AS.02 | Area di stoccaggio | 9.000 | Catania |
| AS.03 | Area di stoccaggio | 11.000 | Catania |
| AS.04 | Area di stoccaggio | 11.000 | Catania |
| DT.01 | Deposito temporaneo | 12.000 | Catania |
| DT.02 | Deposito temporaneo | 46.000 | Catania |
| DT.03 | Deposito temporaneo | 5.200 | Catania |

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 270 di 397 |

4.2 INFRASTRUTTURE E LOGISTICA DI CANTIERE

In particolare per ciascuna delle aree di cantiere principali (campo base/cantiere operativo, area di stoccaggio, cantieri di armamento) è stata redatta una scheda che illustra:

- l'utilizzo dell'area;
- l'ubicazione, con la planimetria dell'area e la descrizione del suo inserimento nel contesto urbano contiguo (anche tramite fotografie ed immagini aeree);
- la viabilità di accesso;
- lo stato attuale dell'area, con una sua descrizione di utilizzo ante operam e con la definizione dell'uso del suolo;
- la preparazione dell'area, con la descrizione delle attività necessarie nella preparazione del cantiere;
- gli impianti e le installazioni previste in corso d'opera;
- le attività di ripristino dell'area a fine lavori.

Le Aree e Viabilità accessoria indicate sono rappresentate sugli elaborati di progetto della cantierizzazione al fine di dimostrare la realizzabilità dell'intervento e che la loro localizzazione finale e la loro definizione quantitativa effettiva sarà cura dell'Appaltatore rientrando nella sua organizzazione. I costi associati all'attrezzaggio delle stesse, esclusi quelli espressamente valutati nel PSC, devono considerarsi ricompresi negli oneri dell'appaltatore e compensati, quindi, nelle Spese Generali. Il costo della BOE (bonifica ordigni esplosivi) delle aree di cantiere e viabilità accessoria rientra, coerentemente come indicato nella convenzione, nei costi di attrezzaggio delle stesse e compensati nelle Spese Generali. Pertanto l'Appaltatore ne dovrà tenere debito conto in sede di offerta.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 271 di 397 |

4.2.1 Segregazione dei cantieri

RECINZIONI

Tutti i cantieri saranno delimitati con le seguenti recinzioni:

Recinzione di delimitazione dei cantieri:

Durante lo svolgimento dei lavori, per le aree di intervento, saranno utilizzate indicativamente le seguenti delimitazioni:

- Recinzione provvisoria realizzata con pannelli di legno, a incollaggio fenolico, sorretti da morali e sottomisure e comunque rispondente alle indicazioni contenute nel regolamento edilizio comunale, fornita e posta in opera. Sono compresi: i montanti di sostegno dei pannelli delle dimensioni minime di cm 10 x 10; l'infissione dei montanti nel terreno o incastrati in adeguata base di appoggio; le tavole sottomisure poste sul basso, in sommità ed al centro del pannello, inchiodate o avvitate al pannello medesimo e ai montanti di sostegno comprese le saette di controventatura. E' inoltre compreso quanto altro occorre per l'utilizzo temporaneo della recinzione provvisoria.
- Parapetto anticaduta, dell'altezza minima di m 1,00 dal piano di calpestio, da realizzare per la protezione contro il vuoto, (esempio: rampe delle scale, vani ascensore, vuoti sui solai e perimetri degli stessi, cigli degli scavi, balconi, etc), fornito e posto in opera. I dritti devono essere posti ad un interasse adeguato al fine di garantire la tenuta all'eventuale spinta di un operatore. I correnti e le tavola fermapiede non devono lasciare una luce in senso verticale, maggiore di cm 60, inoltre sia i correnti che le tavole fermapiede devono essere applicati dalla parte interna dei montanti.
- Recinzioni realizzate con pannelli in lamiera zincata ondulata alti 2 metri e sorretti da murali e sottomisure o con grigliato metallico di altezza sempre 2 metri. I montanti di sostegno dei pannelli, di dimensioni minime di cm 10x10, saranno infissi nel terreno o incastrati in adeguata base di appoggio. Le tavole sottomisure saranno posate sul basso, in sommità e al centro del pannello, inchiodate o avvitate al pannello medesimo e ai montanti di sostegno;
- Recinzioni realizzate con rete estrusa in polietilene alta densità HDPE a maglia ovoidale, peso 240 g/mq, resistente ai raggi ultravioletti, indeformabile, colore arancione, sostenuta da appositi paletti di sostegno in ferro zincato fissati nel terreno a distanza massima di 1,50 m, irrigidita mediante tavole in legno fissate alla sommità ed alla base al fine di aumentarne la resistenza alle sollecitazioni. Tali recinzioni dovranno possedere caratteristiche di integrità e durevolezza rapportate al tempo per il quale devono rimanere in sito;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 272 di 397 |

- delimitazioni in new-jersey realizzate mediante barriere in polietilene nelle zone prospicienti percorsi carrabili e individuazione della viabilità interna.
- Recinzioni realizzate con nastro segnaletico b/r sostenuto con spezzoni di ferro ad interasse massimo di 3 m, dell'altezza di cm 120 di cui almeno cm 20 da infliggere nel terreno a cui ancorare il nastro;
- Dispositivi di protezione collettiva dal rischio investimento dai mezzi operativi in manovra, costituiti da separazione di carreggiate, mediante barriere tipo New-Jersey in polietilene/in cls.

INGRESSI

L'accesso a ciascuno dei cantieri sarà dotato di uno o più ingressi carrabili ed uno pedonale con cancelli a battente in acciaio, in corrispondenza dei quali dovrà essere apposta la dovuta segnaletica.

Verranno tenuti separati gli accessi delle persone da quelli degli autoveicoli, in particolare dei mezzi pesanti.

Un cancello carrabile sarà utilizzato come ingresso per i mezzi provenienti dall'esterno, mentre un secondo comunicherà direttamente con l'area di lavorazione e sarà a servizio dei mezzi d'opera che raggiungono le aree di supporto.

Gli accessi dall'esterno verranno sempre tenuti con portoni sorvegliati o chiusi durante il giorno e chiusi con catena e lucchetti di sicurezza durante la sera e comunque durante eventuali periodi di fermo del cantiere.

Gli accessi dalle aree di lavorazione potranno rimanere sempre aperti durante il giorno e chiusi con catena e lucchetto di sicurezza durante la sera e comunque durante eventuali periodi di fermo del cantiere.

Se necessario il capocantiere farà presidiare gli accessi da personale di cantiere al quale verranno date debite istruzioni circa le modalità di libero accesso alle aree di lavorazione, di mezzi e di persone.

Criteri generali di progettazione

La progettazione di un campo base o di un cantiere operativo segue regole dettate da numerosi fattori, che riguardano la geometria dell'opera da costruire, la morfologia e la destinazione d'uso del territorio, il tipo e il cronoprogramma delle lavorazioni previste all'interno di ogni singola area.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 273 di 397 |

Le caratteristiche del campo base sono state quindi determinate in base al numero massimo di persone che graviterà su di esso nel corso dell'intera durata dei lavori civili.

Tali caratteristiche permettono il rispetto delle prescrizioni di sicurezza e di salute per la logistica di cantiere (Allegato XIII del D.Lgs.81/08).

Resta fermo l'onere in capo all'Appaltatore (in fase di progettazione esecutiva) di verifica con gli Enti competenti e di recepimento di eventuali ulteriori prescrizioni in materia.

Tipologia di edifici e installazioni principali nei cantieri base e operativi

Si veda §3.7.

4.2.1.1 Raccolta e smaltimento delle acque

ACQUE METEORICHE

Prima della realizzazione delle pavimentazioni dei piazzali del cantiere saranno predisposte tubazioni e pozzetti della rete di smaltimento delle acque meteoriche.

Le acque meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico.

Un deviatore automatico, collocato all'ingresso della vasca di raccolta dell'acqua di prima pioggia, invia l'acqua in esubero (oltre i primi 15 minuti) direttamente in fognatura, mediante una apposita canalizzazione aperta.

ACQUE NERE

Gli impianti di trattamento delle acque assicureranno un grado di depurazione tale da renderle idonee allo scarico secondo le norme vigenti, pertanto le stesse potranno essere impiegate per eventuali usi industriali oppure immesse direttamente in fognatura.

ACQUE INDUSTRIALI

L'acqua necessaria per il funzionamento degli impianti di cantiere potrà essere approvvigionata da pozzi, o qualora possibile prelevata dalla rete acquedottistica comunale o, se necessario, trasportata tramite autobotti e convogliata in un serbatoio dal quale sarà distribuita alle utenze finali. L'impianto di trattamento delle acque industriali prevede apposite vasche di decantazione per l'abbattimento dei materiali fini in sospensione e degli oli eventualmente presenti.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 274 di 397 |

APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO

L'impianto elettrico di cantiere sarà costituito essenzialmente dall'impianto di distribuzione in Bassa Tensione per le utenze del campo industriale, tra le quali principalmente:

- impianti di pompaggio acqua industriale;
- impianto trattamento acque reflue;
- illuminazione esterna;
- officina, laboratorio, uffici, spogliatoi etc.

La fornitura di energia elettrica dall'ente distributore avviene con linea cavo derivato da cabina esistente.

L'impianto consta essenzialmente di:

- cabina "punto di consegna" ente gestore dei servizi elettrici;
- cabina di trasformazione containerizzata completa di scomparti M.T., trasformatore, quadro generale di distribuzione B.T. e centralina di rifasamento automatica;
- impianto di distribuzione alle utenze in B.T. attraverso cavi alloggiati entro tubazioni in PVC interrate;
- impianto generale di messa a terra per tutte le apparecchiature e le infrastrutture metalliche;
- stazione di produzione energia per le emergenze.

Tutte le apparecchiature considerate saranno dimensionate, costruite ed installate nel rispetto delle normative e leggi vigenti tra le quali ricordiamo le principali:

- D. Lgs. 81/08;
- DM 16-2-82 impianti elettrici installati in luoghi soggetti a prevenzione incendi;
- DM 37/08– Dichiarazione di conformità e messa in esercizio;
- Norma CEI 64-8 – impianti elettrici utilizzatori con tensione non superiore a 100V;
- Norma CEI 11-8 – impianti di messa a terra;
- Norme CEI 17-13/1-4 – quadri elettrici in B.T. per cantieri;
- Norma CEI 81-1 – protezione di strutture contro fulmini.

4.2.2 Considerazioni relative alla natura geologica dei terreni

Ai fini dell'inquadramento geologico dell'area si faccia riferimento alle relazioni allegate al progetto.

Si prescrive, in aggiunta alle misure di sicurezza riportate nella Sezione Generale, per quanto riguarda l'esecuzione di eventuali attività in alveo, l'uso di apposite pompe per l'aggettamento dell'acqua.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 275 di 397 |

Tutti gli scavi non protetti da opere di sostegno ed i rilevati dovranno essere sagomati con scarpe di pendenza adeguata alle caratteristiche dei terreni.

4.2.3 Viabilità

La viabilità è costituita da tre tipi fondamentali di strade: le piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione dei mezzi impiegati nei lavori, la viabilità ordinaria di interesse locale e la viabilità extraurbana.

La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base delle seguenti necessità:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi lungo viabilità congestionate;
- minimizzazione delle interferenze con aree a destinazione d'uso residenziale;
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico;
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta.

L'accesso ai cantieri avverrà attraverso la viabilità ordinaria esistente, localmente potranno essere realizzati dei brevi tratti di viabilità (piste) o saranno adeguati tratti di viabilità locale esistente (eventualmente con piazzole di incrocio mezzi), per consentire l'accesso al cantiere dalla viabilità ordinaria.

All'area di cantiere avranno accesso solo ed esclusivamente i mezzi autorizzati per le lavorazioni, movimenti terre, calcestruzzi, demolizioni, per il trasporto di persone, per l'approvvigionamento di materiali.

L'accesso ai cantieri dovrà essere facilmente individuabile mediante l'utilizzo di cartelli e segnalazioni stradali, nell'intento di ridurre al minimo l'impatto legato alla circolazione dei mezzi sulla viabilità.

Occorre intensificare e predisporre una accurata segnaletica stradale in modo da rendere il percorso facilmente individuabile dagli autisti dei mezzi di cantiere evitando indecisioni e favorendo, in tal modo, la sicurezza e la scorrevolezza del traffico veicolare.

Nelle tavole di cantierizzazione sono indicati i percorsi, quindi le varie viabilità, che verranno impiegati dai mezzi di cantiere per approvvigionare o allontanare il materiale dalle aree di lavorazione.

In particolare, per l'esecuzione di questo intervento sono stati individuati i seguenti percorsi percorribili dai mezzi di cantiere per l'approvvigionamento e smaltimento dei materiali (tali

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 276 di 397 |

percorsi sono graficizzati nella “Planimetria generale della cantierizzazione con indicazione della viabilità pubblica interessata dal trasporto dei materiali”):

- **F1** – dalle aree di lavoro, tramite viabilità locale si raggiunge Via Fontanarossa percorrendola in direzione nord, verso lo svincolo con la SP701. Questa può essere presa in direzione sud fino al raggiungimento dello svincolo A18 Tangenziale di Catania, dalla quale possono essere raggiunte tutte le destinazioni.
- **F2** – dalle aree di lavoro si raggiunge direttamente la SP55 che permette di raggiungere, viaggiando verso sud, una serie di rotonde dalle quali si accede alla SP 701. Questa può essere presa in direzione sud fino al raggiungimento dello svincolo A18 Tangenziale di Catania, dalla quale possono essere raggiunte tutte le destinazioni.
- **F3** – dalle aree di lavoro si raggiunge direttamente la viabilità locale Via Passo Cavaliere che percorsa verso nord permette di raggiungere la SP701 transitando per una serie di rotonde. Percorrendo la SP701 in direzione sud si raggiunge lo svincolo con l’autostrada A18 Tangenziale di Catania dalla quale possono essere raggiunte tutte le destinazioni.
- **F4** – dalla viabilità di cantiere, futura viabilità NV06, si raggiunge la SP701 che percorsa in direzione nord permette di raggiungere lo svincolo A18 Tangenziale di Catania, dalla quale possono essere raggiunte tutte le destinazioni.
- **F5** – dalle aree di lavoro, viabilità locale che fiancheggia il torrente posto in prossimità della zona terminale dell’intervento, e raggiungibile la SP 701 verso nord fino a svincolo con A18 Tangenziale di Catania.
- **F6** – dalle aree di lavoro, tramite la viabilità locale via Passo Cavaliere è possibile raggiungere lo svincolo della zona industriale nord sulla A18 Tangenziale di Catania, dalla quale possono essere raggiunte tutte le destinazioni.
- **F7** – dalle aree di lavoro, tramite la viabilità della zona industriale, può essere raggiunto lo svincolo della zona industriale nord sulla A18 Tangenziale di Catania, dalla quale possono essere raggiunte tutte le destinazioni.

La viabilità di ingresso alle aree di cantiere di armamento ed attrezzaggio tecnologico, ubicate una in corrispondenza della porzione di scalo esistente di Bicocca che ospiterà il nuovo Terminal Merci in progetto e l’altra in corrispondenza della stazione esistente di Lentini, sarà in particolare interessata dal transito degli autocarri destinati all’approvvigionamento del pietrisco della seconda stesa.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 277 di 397 |

4.2.3.1.1 Viabilità di accesso ai cantieri

Le viabilità di accesso sono prevalentemente piccoli tratti di viabilità di cantiere connesse alle viabilità di tipo locale o poderale, non presentano quindi particolari problematiche di manovra per l'immissione o l'allontanamento da esse da parte dei mezzi di cantiere. Di contro, la stessa natura di carattere locale o poderale delle viabilità comporta uno stato precario per quanto riguarda la superficie stradale ed anche per quanto riguarda la larghezza della carreggiata utile. Per tale motivo, al fine di garantire la percorribilità in sicurezza dei mezzi di cantiere su tali viabilità, potrebbero risultare talvolta necessari degli interventi di adeguamento viario, quali ad esempio rifacimento della superficie stradale, allargamento della carreggiata utile, predisposizione di piazzole di incrocio.

Oltre alle viabilità locali, il sistema di cantierizzazione prevede l'utilizzo di alcune viabilità principali che corrono nelle immediate vicinanze parallele alla linea ferroviaria oppure che attraversano la stessa. In particolare, si citano la strada statale SS55 a nord della linea, e la provinciale SP701.

4.2.4 Interferenze con la viabilità esistente

Alcuni degli interventi previsti in progetto sono interferenti con le viabilità esistenti, poiché molti di questi riguardano la costruzione di nuove viabilità che saranno utilizzate per ricucitura o sostituzione di viabilità attualmente esistenti.

L'intervento in oggetto ricade in parte in ambito non urbano, ma prevalentemente agricolo, per tale motivo quasi tutte le viabilità in questo ambito oggetto di interferenza sono viabilità locali o viabilità poderali scarsamente trafficate. Dovrà essere comunque garantita per tutta la durata dei lavori la possibilità di raggiungere qualunque podere o terreno utilizzando di volta in volta viabilità alternative a quelle temporaneamente chiuse perché oggetto di intervento.

Le attività di ricucitura ed innesto sulle viabilità esistenti dovranno essere gestite garantendo il transito viario, con la sezione corrente o ricorrendo a locali parzializzazioni (a senso unico alternato) nella zona di innesto.

Per le situazioni più complesse si riporta di seguito una breve descrizione delle principali soggezioni indotte alle viabilità con le principali modalità di risoluzione, rinviando al programma lavori per le informazioni relative alla durata temporale di tali soggezioni:

NV02 - Nuova viabilità da pk 0+290,00 a 1+050,00 pk ferroviaria – la viabilità sarà realizzata in sostituzione di parte di *via Passo Cavaliere* garantendone la ricucitura con la parte realizzata nell'appalto del *Raddoppio Bicocca – Catenanuova*, passando al di sopra della galleria GA01 di

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 278 di 397 |

nuova realizzazione. Essendo a raso non ci sono particolari problemi di fasi se non all'allaccio con la viabilità del *Raddoppio Bicocca – Catenanuova* (per il quali si prevede di eseguire delle parzializzazioni provvisorie per gestire le demolizioni). La viabilità sarà realizzata dopo una prima fase in cui sarà mantenuta in esercizio la strada esistente (NV12 Bicocca-Catenanuova) in contemporaneità alla realizzazione della galleria GA01. Al termine di questa prima fase sarà possibile realizzare il nuovo asse stradale NV02, spostare il traffico sulla nuova viabilità e realizzare la restante parte di linea ferroviaria tra muri.

NV03. A, B,C,D - Ripristino della viabilità esistente alla pk ferroviaria 1+375,00 – L'intervento riguarda l'adeguamento ed il ripristino dei rami sud dello svincolo in corrispondenza della progressiva ferroviaria 1+375. Tali rami connettono allo svincolo rispettivamente la SP701, la SC Passo Cavaliere, la SP55. Per la durata dei lavori di realizzazione del tratto di galleria GA01 interferente (circa 230 m), i rami B, C e D saranno chiusi totalmente in direzione della SP55, la quale rimarrà anch'essa chiusa per permettere la costruzione del sottopasso SL06 e dell'asta di manovra, in ombra ai lavori di realizzazione della galleria. Il ramo di uscita dalla SP701 (NV03A) rimarrà percorribile per chi proviene da Siracusa. Per tutto il periodo di chiusura dei rami dello svincolo e del tratto di SP55, saranno garantiti percorsi alternativi che prevedono l'utilizzo delle viabilità SP701, A18 Tangenziale di Catania, svincolo zona industriale nord e viabilità della zona industriale, in particolare della XIII strada (SP69i) che si riallaccia alla SP55 nel tratto successivo alla chiusura.

NV05 - Deviazione viabilità alla pk ferroviaria 2+050,00 a pk 2+650,00; La nuova viabilità andrà a sostituire parte della SP55 nel tratto interferente con la realizzazione della nuova linea ferroviaria, e sarà disposta parallelamente ad essa. Trattandosi di viabilità a raso, le uniche soggezioni alla viabilità sono rappresentate da parzializzazioni provvisorie della sezione stradale con gli allacci dei tratti della viabilità esistente.

NV08 - Ripristino viabilità dalla pk 2+225,00 che prevede la realizzazione delle relative opere d'arte. L'apertura della viabilità sarà propedeutica alla demolizione del cavalcaferrovia e dell'attuale viabilità di scavalco. Nei punti di attacco con la viabilità esistente si prevedono parzializzazioni provvisorie della sezione stradale o deviazioni di piccoli tratti su parti di viabilità già realizzata.

4.2.5 Interferenze con cono di volo

Le principali opere e le loro progressive chilometriche di progetto, della realizzazione dell'interramento sono

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 279 di 397 |

- TR02 - Trincea ferroviaria dal pk 0+150 a pk 0+921;
- GA01 - Galleria Artificiale tra diaframmi dal pk 0+921 al pk 1+837
- TR03 - Trincea ferroviaria tra diaframmi dal pk 1+837 al pk 2+200,00

In particolare, Il tratto di nuova sede ferroviaria le cui lavorazioni sono potenzialmente interferenti con il cono di volo è quello che comprende buona parte dell'intero sviluppo della galleria artificiale GA01 e parte delle trincee ai suoi rispettivi imbocchi, identificabile tra le progressive chilometriche 1+200 circa e 1+950 circa.

Nel tratto suddetto di nuova sede ferroviaria, potenzialmente interferente con il cono di volo, tutte le lavorazioni dovranno essere eseguite con macchinari la cui quota superiore operativa non deve superare la quota dei pali TE della linea ferrovia esistente. Tutte le lavorazioni che andranno oltre tale quota, dovranno essere necessariamente eseguite durante il periodo di chiusura notturna dell'aeroporto (dalle 22.00 alle 6.00).

In particolare, tra le lavorazioni afferenti alla GA01 e alle relative trincee di imbocco, risulteranno potenzialmente interferenti con il cono di volo: lo scavo di ribasso da piano campagna, la realizzazione dei diaframmi e del jet grouting, la realizzazione del solettone superiore e le attività di rinterro.

Tali lavorazioni dovranno essere pertanto eseguite con macchinari di dimensioni ridotte (macchine ad altezza ridotta per l'esecuzione dei diaframmi, macchine per l'esecuzione dei jet con aste di lunghezza ridotte ecc) al fine di poter operare entro la quota dei pali TE della linea esistente (circa 6 m sul piano campagna). In alternativa, si dovrà necessariamente operare durante il periodo di chiusura notturna dell'aeroporto, come sopra specificato.

Le restanti attività di completamento della GA01 e delle relative trincee di imbocco, ossia lo scavo a foro cieco, la realizzazione del solettone di fondo e delle rifodere, le opere di completamento interno e finiture, non risulteranno invece interferenti con il cono di volo in virtù della loro quota di imposta e della tipologia di macchinari ed attrezzature da impiegare.

Pertanto, l'appaltatore dovrà tener conto, in sede di offerta, di tale vincolo operativo legato alla potenziale interferenza con il cono di volo e della conseguente necessità di dover ricorrere anche a macchinari di dimensioni ridotte, con possibili limitazioni in termini di produzioni e di disponibilità sul mercato.

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 280 di 397 |

4.2.6 Flussi di traffico

Le stime sono state eseguite sulla base delle produzioni riferite ai materiali maggiormente significativi in termini di volume, costituiti da:

- in USCITA dai cantieri dalle terre di risulta derivati dagli scavi e dalle demolizioni (per le quali si è ipotizzato il trasporto mediante dumper da 15 mc);
- in INGRESSO ai cantieri rinterri (anche per questi è stato ipotizzato il trasporto mediante dumper da 15 mc).
- in INGRESSO ai cantieri del calcestruzzo (per le quali si è ipotizzato il trasporto mediante betoniera da 9 mc).

È importante evidenziare come la stima dei flussi potrà subire delle modifiche in relazione sia all'effettiva stima dei volumi di terre riutilizzabili che alle diverse sequenze realizzative delle opere che saranno studiate ed approfondite nelle fasi successive di progettazione.

4.2.7 Segnaletica di cantiere

SEGNALETICA DELLA SICUREZZA

La segnaletica per la sicurezza in nessun caso sostituisce le misure di prevenzione che debbono essere concretamente attuate per prevenire i rischi presenti nelle lavorazioni. I segnali per la sicurezza risultano così suddivisi:

- Segnale di Divieto: di forma circolare, colore rosso su fondo bianco e simbolo nero; è un segnale di sicurezza che vieta un comportamento dal quale potrebbe derivare un pericolo;
- Segnale di Avvertimento: di forma triangolare, colore giallo con bordi e simbolo neri; è un segnale di sicurezza che avverte dei potenziali e specifici pericoli rappresentati da materiali, impianti, macchine, ecc.;
- Segnale di Prescrizione: di forma circolare, colore azzurro e simbolo bianco; è un segnale di sicurezza che prescrive un obbligo determinato (es.: uso di dispositivi di protezione individuale come da simbolo e relativa scritta);
- Segnale di Salvataggio: di forma quadrata, colore verde e simbolo bianco; è un segnale di sicurezza che indica, in caso di pericolo, l'uscita di sicurezza, il cammino presso un posto di pronto soccorso e l'ubicazione di un dispositivo di salvataggio;
- Segnale Antincendio: di forma rettangolare, colore rosso e simbolo o scritta in bianco; è un segnale che indica materiale antincendio (es.: idrante, estintore, ecc.).

La segnaletica indicante la movimentazione dei mezzi, da e per la viabilità pubblica, sarà così predisposta e sarà conforme al Codice della Strada:






- per l'accesso ai Cantieri, cartelli di avvertimento della presenza di autocarri in uscita, avviso di rallentamento e di pericolo generico fisso;
- per l'uscita dai Cantieri, cartelli di avvertimento per chi si immette sulla viabilità ordinaria, avvisi di rallentamento, di stop e di dare precedenza ai mezzi in transito in entrambi i sensi sulla pubblica via.

Le Imprese Esecutrici dovranno provvedere ad una specifica formazione ed informazione degli autisti dei mezzi d'opera in merito alle procedure da rispettare per l'ingresso in Cantiere dalla pubblica via o per l'immissione su questa, in uscita sulla viabilità ordinaria.

La segnaletica relativa ai lavori, fatte salve le integrazioni richieste dal CSE nel corso dei lavori, evidenzierà almeno quanto segue:

- Estratto generale delle norme di prevenzione degli infortuni, nei punti di accesso del personale ai luoghi di lavoro;
- Divieto di effettuare operazioni di manutenzione, pulizia, registrazione su macchine in movimento;
- Indicazione della dislocazione degli estintori, nei punti evidenziati dal Piano di emergenza ed antincendio;
- Divieto di accesso alle persone estranee al lavoro, all'interno del Cantiere.

I cartelli saranno almeno i seguenti:

| | | |
|---|-------------------------------|---|
|  | Pericolo generico | In abbinamento al rischio specifico, verrà sistemato all'accesso delle aree di lavoro, lungo i percorsi ed in punti specifici, per richiamare l'attenzione degli addetti e di terzi presenti in aree confinanti |
|  | Tensione elettrica pericolosa | Per indicare la presenza di cavi elettrici in tensione, in adiacenza alle aree di lavoro, presenza della TE sovrastante |
|  | Pericolo di morte | Per indicare ad esempio la presenza di cavi elettrici in tensione a tutti gli operatori di macchine e/o parti di esse poste in prossimità dei cavi, sulle recinzioni che confinano con il binario in esercizio, la presenza di linee elettriche aeree |
|  | Pericolo di carichi sospesi | In prossimità delle aree operative dove si effettua la movimentazione di carichi con apparecchi di sollevamento |
|  | Pericolo schegge | In tutte le zone in cui tale rischio è possibile, in particolare nelle aree di lavorazione in cui si svolgono attività di preparazione del ferro, di saldatura, di cassetatura e delle demolizioni |

| | | |
|---|--|---|
|  | Caduta materiali dall'alto | Al di sotto delle aree di lavoro poste ad altezza superiore ai 2 metri |
|  | Rischio biologico | Per i lavori di allaccio alla rete fognaria, nell'installazione del cantiere, o per contatto con materiali organici, carcasse di animali, nei lavori sui piazzali, ecc. |
|  | Pericolo di inciampo | Nelle aree operative che presentano superfici irregolari, avvallamenti o materiali ed attrezzi posti lungo i percorsi pedonali |
|  | Caduta dall'alto | In aree di lavoro poste ad altezza superiore ai 2 metri |
|  | Materiale infiammabile | Nei depositi di prodotti chimici, gas tecnici e vernici |
|  | Sostanze nocive irritanti | Nelle aree di deposito e nelle aree operative ove si utilizzano additivi per cemento, vernici, solventi, ecc. |
|  | Ribaltamento delle macchine operatrici | In tutte le aree dove si eseguono movimenti di terra, scavi e sui cigli di scarpate o rilevati |
|  | Schiacciamento delle mani | In tutte le zone in cui il rischio è possibile, in particolare nelle aree in cui si effettuano le lavorazioni delle carpenterie metalliche, la preparazione del ferro, la preparazione dei casseri |
|  | Vietato fumare o usare fiamme libere | In corrispondenza di aree caratterizzate dalla presenza di materiali infiammabili o combustibili (vernici, bombole di gas tecnici) |
|  | Divieto di inquinare | In prossimità delle aree operative in cui è previsto l'uso di liquidi contaminanti o deposito di materiali di risulta nel caso in cui provenga dalla demolizione di traverse e sostituzione di tratti di binari |
|  | Divieto di rimuovere le protezioni ed i dispositivi di sicurezza | Nelle aree di lavorazione in cui si usano apparecchiature i cui organi in movimento, in caso di rimozione delle protezioni di sicurezza, possono causare tagli, cesoiamenti e ferite agli arti |
|  | Divieto di passare sotto carichi sospesi | In prossimità delle aree in cui si effettua la movimentazione di carichi con apparecchi di sollevamento |

| | | |
|---|--|--|
|  | Divieto di sostare nel raggio d'azione dell'escavatore | In prossimità di aree di lavoro in cui si utilizzano mezzi dotati di braccio meccanico con attrezzi di scavo (martellone, escavatore, ecc.) |
|  | Divieto di accesso alle persone non autorizzate | In corrispondenza dei punti di accesso ai Cantieri, ai depositi ed alle aree di lavoro che espongono a rischi particolari |
|  | Divieto di spegnere con acqua | Nei pressi dei Quadri elettrici |
|  | Divieto di salire e scendere all'esterno del ponteggio | In corrispondenza delle aree in cui si utilizzano trabattelli o ponteggi o per lavorazioni in quota superiore ai 2 metri |
|  | Divieto di passare sotto i carichi sospesi dai ponteggi | In corrispondenza delle aree in cui si utilizzano trabattelli o ponteggi o per le lavorazioni in quota, nelle aree dove si esegue movimentazione materiali con autogrù |
|  | Non gettare materiali dall'alto | In corrispondenza delle aree di posa in opera di materiali ad altezza superiore ai 2 metri |
|  | Vietato passare o sostare sotto il raggio di azione dell'autogrù | Nelle aree operative di scarico e movimentazione materiali con bracci meccanici |
|  | Controllo trimestrale delle funi | Collocato nelle aree di movimentazione materiali con apparecchi di sollevamento |
|  | Protezione al capo con casco | Uso obbligatorio in tutte le aree operative, sempre ed in qualunque condizione di lavoro |
|  | Protezione agli occhi | Uso obbligatorio quando si eseguono i lavori di saldatura o taglio di materiali che provocano proiezione di schegge, schizzi, scintille |
|  | Protezione del viso | Uso obbligatorio in tutte le aree operative a rischio di proiezione schegge, schizzi, scintille |
|  | Protezione dell'udito | Uso obbligatorio nelle aree in cui si effettuano le lavorazioni che comportano l'uso di attrezzature ad azionamento pneumatico o elettriche, ad alto livello di rumorosità |

| | | |
|---|--|---|
|  | Protezione delle vie respiratorie | Uso obbligatorio nelle aree lavorative dove è possibile l'inalazione di polveri, gas tossici, vapori da solventi |
|  | Calzature di sicurezza | Uso obbligatorio in tutte le aree di lavoro. Sono del tipo a sfilamento rapido per addetti operanti in piazzale |
|  | Guanti di protezione | Uso obbligatorio in tutte le aree operative, di tipologia diversa in funzione del rischio al quale si è esposti |
|  | Protezione del corpo | Uso obbligatorio in tutte le aree operative, del tipo ad alta visibilità per i lavori in piazzale ed in linea |
|  | Protezione individuale obbligatoria contro le cadute | Uso obbligatorio. Da indossare durante il montaggio e lo smontaggio del ponteggio di strutture utilizzando ponti sviluppabili e in tutte le situazioni che espongono al rischio di caduta dall'alto |
|  | Percorso / uscita d'emergenza | All'interno dei prefabbricati di Cantiere o comunque negli spazi interni di Cantiere, per indicare i percorsi e le uscite d'emergenza più vicine verso i luoghi sicuri dal pericolo di incendio e soffocamento |
|  | Primo soccorso | All'esterno del posto adibito a locale di medicazione ed in tutte le aree/prefabbricati ove siano reperibili i pacchetti di medicazione o i presidi sanitari |
|  | Estintore | Nelle zone a rischio di incendio, presso le aree di deposito, i prefabbricati di servizio (spogliatoi, servizi, ecc.), secondo le indicazioni del Piano di emergenza e nelle aree dove si usano prodotti infiammabili |
|  | Segnalazione di ostacoli o di punti di pericolo (g/n o b/r). | Sulle vie di circolazione, in Cantiere, ad indicare la presenza di ingombri e delimita i percorsi autorizzati per mezzi e persone. |

La segnaletica che interessa le situazioni di emergenza ed in generale gli aspetti legati al Piano di emergenza e di pronto soccorso sarà predisposta dall'Appaltatore in conformità a quanto previsto dal D.Lgs 81/08 e s.m.i. e sarà evidenziata nel proprio POS, come prescritto dal medesimo

SEGNALETICA SU VIABILITÀ ORDINARIA

Tutte le viabilità interessate al raggiungimento del cantiere, nonché quelle limitrofe, dovranno essere segnalate con appositi cartelli stradali (come previsto dal Codice della Strada) posti su paletti.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 285 di 397 |

Verrà dislocata la segnaletica informativa da rispettare per accedere al cantiere sia provenendo dalla viabilità esterna sia dall'area di lavorazione. In caso di scarsa visibilità (es. nebbia) ed in relazione alla presenza di traffico sulla viabilità ordinaria, l'accesso verrà inoltre presidiato, durante le manovre dei mezzi pesanti, da personale di cantiere provvisto di indumenti ad alta visibilità.

SEGNALAZIONI LUMINOSE

Per le lavorazioni fuori opera che dovessero protrarsi durante le ore serali o notturne od in caso di nebbia o scarsa visibilità, le recinzioni ed i percorsi di accesso alle aree di lavoro dovranno essere adeguatamente illuminati con lampade a luce gialla intermittenti e direzionali.

Tale illuminazione verrà in particolare utilizzata per segnalare le vie di accesso alle aree di lavoro percorse durante l'esecuzione delle lavorazioni da eseguire in turni notturni.

4.3 MODALITÀ DI TRASPORTO E STOCCAGGIO DEI MATERIALI

4.3.1 Approvvigionamento e gestione dei materiali necessari alle opere civili

La stima dei quantitativi dei principali materiali impiegati per la costruzione delle opere risulta fondamentale ai fini della determinazione delle aree necessarie per i cantieri ed in particolare per gli spazi di stoccaggio.

Inoltre, tale stima consente di determinare i flussi di traffico dei mezzi di cantiere previsti nel corso dei lavori di costruzione, sulla viabilità esterna ai cantieri, e quindi di verificare l'adeguatezza della stessa e le eventuali criticità.

I dati riportati qui in parte riportati (e completamente definiti nella relazione di cantierizzazione) relativi ai quantitativi dei materiali da costruzione sono da intendersi indicativi e finalizzati al dimensionamento delle aree di cantiere e di stoccaggio dei materiali e alla definizione dei flussi di traffico lungo la viabilità di accesso alle diverse aree di cantiere.

Pertanto, per ogni maggiore livello di dettaglio e precisione, si rimanda a quanto indicato all'interno del computo metrico di progetto.

Per maggiori dettagli sui quantitativi dei materiali da movimentare durante i lavori e sulle caratteristiche dei siti di approvvigionamento e smaltimento delle terre si rimanda agli elaborati di progetto specifici.

I materiali principali (dal punto di vista quantitativo) coinvolti nella realizzazione delle opere oggetto dell'appalto sono costituiti da:

- calcestruzzo e inerti in ingresso al cantiere;

- terre e rocce da scavo in uscita dal cantiere

La tipologia dei volumi delle terre riportati di seguito saranno trattati secondo le modalità previste;

- Materiale riutilizzato (Sottoprodotti – possibili trattamenti di Vagliatura e/o frantumazione e trattamento a calce)
- Materiale in esubero (Rifiuti)
- Vegetale riutilizzato per OO.VV. (tal quale)
- Approvv. esterno

Rinviando per ogni maggiore dettaglio agli specifici elaborati di progetto, si evidenzia che:

- i materiali di scavo potenzialmente idonei come “inerti per calcestruzzi/anticapillare” e come “rilevati/supercompattato” potranno essere riutilizzati nell’ambito dell’appalto.
- laddove possibile sono stati privilegiati i riutilizzi all’interno della medesima wbs di produzione;
- onde minimizzare la riduzione complessiva degli esuberi sono stati massimizzati il più possibile i riutilizzi dei materiali di scavo in wbs diversa da quella di produzione considerando le produzioni di scavo per le trincee e le gallerie e l’approvvigionamento per rilevati e tombamenti degli scavi.

Alcune delle aree di cantiere sono state dimensionate con la possibilità di prevedere, da parte dell’appaltatore, degli impianti di frantumazione e vagliatura ai fini del trattamento dei terreni di scavo da riutilizzare nel presente intervento.

Lo stoccaggio delle terre provenienti dagli scavi è stato ipotizzato sia nell’ambito delle aree di stoccaggio propriamente dette sia su porzioni dei cantieri operativi.

Di seguito si riporta una tabella sintetica con una stima di massima dei volumi delle terre e rocce da scavo da movimentare. I volumi sono da intendersi in banco

| INTERRAMENTO AEROPORTO CATANIA - MACRO FASE 1 | | | | | | |
|--|---|---|---|------------------|---|---|
| Produzione complessiva scavi e demolizioni [m3] (*) compresa rimozione ballast | Utilizzo in qualità di sottoprodotti [m3] | | Utilizzo esterno in qualità di rifiuti [m3] | | Fabbisogn o del progetto [m3] (*) compreso fabbisogno ballast | Approvvigionament o esterno [m3] (*) compreso ballast |
| | Utilizzo interno in qualità di sottoprodotti [m3] | Utilizzo esterno in qualità di sottoprodotti [m3] | BALLAST [m3] | Demolizioni [m3] | | |
| 790.700 | 233.000 | 473.700 | 66.700 | 17.300 | 589.000 | 356.000 |
| | 706.700 | | 84.000 | | | |

Per ogni maggiore dettaglio, e sulle quantità di terre e rocce da scavo da movimentare durante l’esecuzione dei lavori, si rimanda al computo metrico di progetto.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 287 di 397 |

4.3.2 Materiali ferrosi

I materiali ferrosi necessari alla realizzazione delle opere civili verranno stoccati in piccole quantità lungo le aree di lavoro, in prossimità dei luoghi di utilizzo. Maggiori quantitativi potranno essere stoccati, anche per lunghi periodi, nell'ambito delle aree attrezzate di cantiere (cantiere operativo e aree tecniche).

4.3.3 Inerti e terre

Di norma gli inerti necessari alla realizzazione di sottofondi, rilevati e riempimenti sono approvvigionati "just in time"; non sono quindi necessarie aree per il loro stoccaggio. Al contrario, gli inerti destinati al confezionamento di calcestruzzo verranno stoccati in apposite aree a cielo aperto nel cantiere operativo ove potrà essere installato l'impianto di betonaggio. Il trasporto avverrà esclusivamente via autocarro.

4.3.4 Calcestruzzo

Non si esclude la possibilità, da parte dell'appaltatore, di prevedere un proprio impianto di betonaggio di cantiere per la produzione del calcestruzzo, da ipotizzare in particolare all'interno dell'area del cantiere operativo CO.01. Il calcestruzzo prodotto negli impianti di betonaggio (interni od esterni ai cantieri) verrà approvvigionato tramite autobetoniere. Le quantità prodotte varieranno in funzione delle attività in corso nelle varie aree tecniche.

4.3.5 Travi da ponte

Le travi da utilizzare per la realizzazione dei viadotti verranno approvvigionate da impianti esistenti "just in time" e stoccate temporaneamente, in attesa del varo, nell'area di lavoro o nell'area tecnica a ridosso dell'opera.

4.3.6 Terreni di scavo

I terreni di scavo verranno stoccati in apposite aree all'interno delle aree di cantiere e di stoccaggio, sia nei casi in cui ne sia previsto il recupero in tempo successivo allo scavo, sia nei casi in cui per vincoli di carattere viabilistico non sia possibile portarli direttamente al sito di deposito; altrimenti gli autocarri procederanno direttamente dal sito di scavo a quello di deposito finale.

Fanno ovviamente eccezione a tale regola i terreni che verranno sottoposti a caratterizzazione durante lo scavo: questi verranno stoccati in appositi cumuli presso le aree di cantiere o di

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 288 di 397 |

stoccaggio e quindi conferiti al sito di deposito finale solo a seguito dei risultati delle determinazioni analitiche di laboratorio.

4.3.7 Approvvigionamento e gestione dei materiali di armamento

I materiali di armamento principali necessari alla realizzazione dell'opera sono costituiti da:

- Ballast
- Traverse
- Rotaie

Il pietrisco potrà essere stoccato in cumuli (alti fino a 6 metri, con scarpa 3/2) nell'ambito delle aree di cantiere destinate ai lavori di armamento, in attesa di essere movimentato per la posa sulla nuova sede ferroviaria con modalità di trasporto sia via gomma (relativamente alla 1° stesa) sia via carro ferroviario (2° stesa).

Circa metà del pietrisco (corrispondente alla 1° stesa) potrà in alternativa essere messa in opera scaricandola direttamente dagli autocarri provenienti dal fornitore, senza necessità di uno stoccaggio preventivo; in questo modo, con un'appropriata organizzazione di cantiere, le aree di stoccaggio potrebbero limitarsi al materiale da impiegare per la 2° stesa.

4.3.8 Modalità di trasporto

Il trasporto dei materiali di armamento avverrà in parte via carro ferroviario, in parte tramite autocarro. Le rotaie arriveranno su carri ferroviari, traverse e pietrisco su autocarro (salvo diversa organizzazione da parte dell'appaltatore). I materiali tolti d'opera verranno tutti trasportati mediante autocarro.

4.3.9 Modalità di stoccaggio

Il pietrisco verrà tenuto in cumuli alti fino a 6 metri, con scarpa 3/2, in zone accessibili ai mezzi gommati e vicino ad un binario, per il trasbordo sulle tramogge: le aree di cantiere di armamento soddisfano appieno ai sopraddetti requisiti.

Nell'ambito delle aree di cantiere sono previsti spazi per lo stoccaggio di almeno il 50% del pietrisco, ovvero un quantitativo tale da garantire una riserva per un periodo temporale sufficientemente lungo.

Se possibile, circa metà del pietrisco (corrispondente al primo strato) potrà essere messa in opera scaricandola direttamente dagli autocarri provenienti dal fornitore; in questo modo, con

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 289 di 397 |

un'appropriate organizzazione di cantiere, le aree di stoccaggio potrebbero limitarsi al materiale da impiegare per il secondo strato.

Le traverse verranno impilate su terreno compatto fino a 12 strati, intervallati da listelli in legno, fino a raggiungere un'altezza di circa 4m. Piccole quantità di traverse possono essere depositate per brevi periodi anche nelle aree di lavoro lungo linea.

Per le rotaie, date le difficoltà di movimentazione, è necessario operare con approvvigionamento just-in-time. Le rotaie da 36m che non possono essere scaricate direttamente in linea si possono disporre, in prossimità di un binario, a strati sovrapposti ed intercalati da listelli in legno, formando da 6 ad 8 strati di 10 o 12 rotaie ciascuno. Le rotaie più lunghe arriveranno su carri appositi, e non verranno scaricate se non al momento della posa in opera. Per le rotaie vale comunque la regola di ridurre al minimo possibile le movimentazioni.

I materiali minuti non occupano una grande superficie: vengono spediti sistemati su "pallets", non si possono accumulare troppo in altezza e vengono stoccati in aree dedicate in tutti i cantieri di armamento.

I deviatori verranno sistemati in apposite aree dei cantieri di armamento più prossimi al punto di installazione degli stessi.

4.3.10 Materiali di armamento provenienti dalla dismissioni

I materiali di armamento (binari, traverse) e degli impianti potranno essere rimossi tramite treni cantiere a partire dai cantieri dedicati ai lavori di armamento e tecnologie, ubicati presso gli scali ferroviari che verranno individuati dal Gestore dell'Infrastruttura. Il pietrisco potrà essere movimentato sia via treno, con supporto dei cantieri di armamento e tecnologie di cui sopra, sia via gomma. I materiali di armamento, in particolare i volumi di pietrisco, di cui sarà previsto il riutilizzo da parte della Committenza, verranno consegnati da parte dell'appaltatore presso aree di deposito temporaneo che saranno ad hoc individuate.

4.3.11 Approvvigionamento e gestione dei materiali per impianti TE, IS, TT, LFM

4.3.11.1 Tipologie di materiali

I principali materiali per gli impianti tecnologici ferroviari impiegati nell'appalto sono costituiti da:

- pali e paline
- mensole e sospensioni

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 290 di 397 |

- morsetteria
- conduttori
- canalette e cunicoli portacavi

I pali TE vengono trasportati su autocarro, in quantità di 30 su ciascun mezzo. Le bobine di conduttore vengono trasportate in quantità di 6-8 per autocarro. Tutto il restante materiale, di minore ingombro, sarà trasportato alle aree di cantiere su autocarro. Per gli impianti IS e TT, le bobine, più piccole di quelle dei conduttori TE, vengono trasportate in quantità di 12-15 per autocarro. I pali TE possono essere accantonati all'aperto, lungo linea o nei cantieri di armamento. I pali vengono stoccati nelle aree di cantiere su apposite rastrelliere in legno, a gruppi di 7. Le bobine vengono tenute in aree recintate, direttamente appoggiate a terra. Tutto il materiale minuto e le apparecchiature verranno tenuti all'interno di appositi magazzini.

4.3.11.2 Modalità di trasporto

I pali TE vengono trasportati su autocarro, in quantità di 30 su ciascun mezzo. Le bobine di conduttore vengono trasportate in quantità di 6-8 per autocarro. Tutto il restante materiale, di minore ingombro, sarà trasportato alle aree di cantiere su autocarro. Per gli impianti IS e TT, le bobine, più piccole di quelle dei conduttori TE, vengono trasportate in quantità di 12-15 per autocarro. I pali TE possono essere accantonati all'aperto, lungo linea o nei cantieri di armamento. I pali vengono stoccati nelle aree di cantiere su apposite rastrelliere in legno, a gruppi di 7. Le bobine vengono tenute in aree recintate, direttamente appoggiate a terra. Tutto il materiale minuto e le apparecchiature verranno tenuti all'interno di appositi magazzini.

4.3.11.3 Modalità di stoccaggio

I sostegni possono essere accantonati all'aperto, lungo linea o nei cantieri di armamento. I pali vengono stoccati nelle aree di cantiere su apposite rastrelliere in legno, a gruppi di 7. Le bobine vengono tenute in aree recintate, direttamente appoggiate a terra. Tutto il materiale minuto e le apparecchiature verranno tenuti all'interno di appositi magazzini.

4.4 MACCHINE ED ATTREZZATURE DI CANTIERE

Per la realizzazione delle opere civili si può prevedere in linea generale l'impiego delle seguenti tipologie di macchinari principali:

- Autobetoniere
- Autobotti

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 291 di 397 |

- Autocarri e dumper
- Autogru idrauliche ed a traliccio
- Autovetture
- Carrelli elevatori
- Carri posa centine
- Carriponte
- Casseri
- Compressori
- Escavatori
- Escavatori con martellone
- Fresa meccanica a piena sezione (TBM)
- Impianti aria compressa
- Impianto betonaggio
- Impianti di miscelazione
- Impianti di ventilazione
- Impianti lavaggio betoniere
- Impianti di selezione e vagliatura smarino
- Impianti trattamento acque
- Locomotori su decauville
- Motocompressori
- Pale meccaniche
- Perforatrici per consolidamenti
- Pompe per acqua
- Pompe per calcestruzzo
- Rulli compattatori
- Trivelle per esecuzione micropali
- Trivelle per esecuzione pali trivellati
- Vibratori per cls
- Vibrofinitrici

I lavori di armamento e attrezzaggio tecnologico saranno invece affrontati indicativamente con i seguenti macchinari principali:

- Attrezzatura completa idonea al trasporto e scarico in linea delle rotaie di qualsiasi

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 292 di 397 |

lunghezza

- Attrezzatura minuta (incavigliatrici con indicatore e prerogolatore di coppia massima di avvvitamento regolabile, pandrolatrici, foratrasverse, sfilatrasverse, attrezzatura completa per l'esecuzione e finitura delle saldature alluminotermiche, trapani per la foratura delle rotaie, sega rotaie, binde, cavalletti ecc.) in numero adeguato alla produttività del cantiere
- Attrezzature gommate per lo spianamento e la compattazione del primo strato di pietrisco (motor grader)
- Autobetoniere
- Autocarrello con gru
- Autocarro
- Carrello portabetoniera su rotaia
- Carrello portabobine con gru
- Carri a tramoggia per il trasporto e scarico del pietrisco
- Carri pianali per il carico ed il trasporto delle traverse e dei materiali
- Escavatore meccanico su rotaia
- Gru idraulica semovente per sollevamento portali e pali
- Locomotori
- Pala gommata
- Piattine
- Pompa cls
- Portali mobili per posa traverse
- Posizionatrice
- Profilatrice della massicciata
- Rincalzatrice-livellatrice-allineatrice
- Saldatrice elettrica a scintillio

Il precedente elenco è soggetto a verifica ed aggiornamento da parte del Coordinatore in fase di esecuzione in relazione a novità intervenute nel corso dell'organizzazione del lavoro in cantiere.

Tutte le macchine di Cantiere dovranno essere conformi alla nuova Direttiva Macchine D. Lgs. 17/2010 e all'All. V del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. e dovranno essere utilizzate in modo da rispondere alle caratteristiche e alle istruzioni fornite dal costruttore nell'apposito libretto. Di ogni macchina l'Impresa esecutrice deve mantenere in Cantiere, almeno in copia, il libretto rilasciato dall'Ente competente da cui risulti l'avvenuta omologazione e copia delle istruzioni per la manutenzione ordinaria e straordinaria.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 293 di 397 |

La manutenzione deve essere intesa come l'insieme di attività dirette a mantenerne inalterati nel tempo, per quanto possibile, i requisiti di sicurezza, resistenza, idoneità ed efficienza e deve soddisfare a due fondamentali necessità:

- garantire il regolare funzionamento ed il buono stato di conservazione di attrezzature e utensili di Cantiere, al fine di ottenere il massimo rendimento produttivo;
- proteggere l'incolumità del personale dipendente dai pericoli derivanti dall'usura e dal cattivo funzionamento degli attrezzi e/o utensili stessi e dei relativi dispositivi antinfortunistici.

Le macchine utilizzate devono essere continuamente verificate per accertarsi, per quanto pertinente, della idoneità dei dispositivi di abbattimento dei fumi e per i relativi livelli di rumorosità emessi. Per queste situazioni in cui si verificano sorgenti diverse di inquinamento ambientale è indispensabile che gli addetti interessati confrontino le risultanze oggettive dei rilievi con le prescrizioni del Medico Competente. Ciò comporta il controllo diretto dei tempi di esposizione e dei D.P.I. che lo stesso MC deve espressamente indicare.

L'attività di manutenzione deve, quindi, essere una attività, periodica e programmata, al fine di prevenire i rischi dovuti all'usura o al deterioramento di attrezzature e utensili, a salvaguardia tanto dell'incolumità personale dei lavoratori quanto dell'efficienza del lavoro. Le riparazioni si distinguono dalle manutenzioni per il carattere prevalentemente occasionale ed hanno lo scopo di eliminare guasti o malfunzionamenti dei mezzi e delle attrezzature stesse.

I lavori di riparazione e manutenzione devono essere eseguiti ad apparecchiature disattivate. Detti lavori devono essere affidati a personale in possesso di adeguata capacità professionale oppure a ditte specializzate.

I lavoratori addetti alle operazioni di manutenzione e riparazione devono essere informati sulla natura dei lavori da effettuare, sui rischi presenti nelle operazioni da compiere, sulle procedure da seguire, sulle misure di sicurezza da adottare e sui mezzi personali di protezione da utilizzare.

L'Impresa esecutrice, in rispondenza agli obblighi dell'art. 71 del D.Lgs 81/2008 e s.m.i., deve sottoporre le attrezzature di lavoro a verifiche periodiche per valutarne l'effettivo stato di conservazione e di efficienza ai fini della sicurezza, con una frequenza programmata, a cura dell'INAIL che vi provvede nel termine di 60 giorni dalla richiesta. Decorso tale termine, il Datore di lavoro può avvalersi delle ASL e o di soggetti pubblici o privati abilitati, come stabilito dal DM 11 aprile 2011.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 294 di 397 |

Le verifiche e il mantenimento nel tempo dei requisiti di idoneità alla circolazione dei mezzi d'opera ferroviari saranno effettuati nel vigenti Disposizioni RFI:

- interventi di manutenzione preventiva, nel rispetto dei piani di manutenzione;
- interventi di manutenzione correttiva, a seguito di anomalità non previste, al fine di ripristinare lo stato di efficienza, sicurezza e compatibilità tecnica con l'infrastruttura.

Le Imprese Esecutrici devono garantire la disponibilità dei documenti attestanti:

- le operazioni di manutenzioni effettuate;
- le modalità di intervento;
- il nominativo degli operatori che hanno effettuato l'intervento;
- la copia originale dei piani di manutenzione delle macchine.

Nel dettaglio i Piani di manutenzione devono precisare:

- la periodicità delle ispezioni e delle revisioni;
- l'indicazione degli interventi da eseguire obbligatoriamente a cura di una Officina qualificata;
- le operazioni da effettuare per ciascuna periodicità;
- i limiti di usura da non superare e le caratteristiche minime che il mezzo deve mantenere.

Il mancato rispetto del Piano di Manutenzione può comportare la sospensione o il ritiro definitivo dell'autorizzazione alla circolazione del mezzo.

4.4.1 Aree destinate ad impianti e macchine fisse e semoventi di Cantiere

La tipologia delle lavorazioni che caratterizzano il presente Progetto richiede l'allestimento di aree specifiche da destinare a macchine fisse di Cantiere, per la preparazione del ferro e della carpenteria in genere, allo stazionamento dei mezzi di sollevamento.

Autogrù

Per la realizzazione delle Opere Civili, nelle aree di lavoro indicate, l'organizzazione prevista nel presente PSC è basata sull'impiego di autogrù. Le prescrizioni di sicurezza relative all'utilizzo di questa macchina sono riportate nella relativa scheda di sicurezza del presente PSC.

L'autogrù deve essere segnalata predisponendo intorno al mezzo, con area di rispetto, transenne o recinzioni in polietilene di colore arancione sostenute da paletti infissi nell'asfalto o nel terreno.

La segnalazione deve essere completata mediante la predisposizione della segnaletica di sicurezza prevista dal D. Lgs. 81/2008 e s.m.i.

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 295 di 397 |

Il movimento del braccio dell'autogrù deve essere segnalato mediante girofaro (solo nel caso in cui esso non interferisca con il segnalamento ferroviario) e le manovre in retromarcia mediante cicalina.

Funi e catene, utilizzate durante le fasi di movimentazione, devono essere in perfette condizioni e regolarmente sottoposte alle verifiche trimestrali con esito positivo.

Il mezzo deve essere sottoposto alla manutenzione ordinaria e straordinaria prevista dal libretto di uso e manutenzione.

Si prescrive il blocco del brandeggio del braccio meccanico dell'autogrù per evitare rischiosi contatti con la linea area sopra i binari (tronchi e non) adiacenti e lo sconfinamento verso aree occupate da altri manufatti o verso percorsi carrabili utilizzati da mezzi RFI e mezzi terzi.

Operazioni preliminari al sollevamento dei carichi

Prima di imbracare il carico è necessario: valutarne il peso; accertarsi che la portata dell'autogrù sia sufficiente al carico; scegliere in base al peso e alle dimensioni del carico l'attrezzatura adatta; verificare prima dell'impiego lo stato di usura della attrezzatura.

Imbracatura del carico

- Valutare la posizione del baricentro per individuare i punti di sospensione;
- Maneggiare le brache evitando la formazione di nodi, piegamenti anomali;
- Imbracare il carico evitando la formazione di ingobbamenti nelle funi/catene;
- Evitare di far lavorare le brache a contatto di spigoli vivi; diversamente interporre delle sagome di protezione nella zona di contatto delle brache con gli spigoli del carico;
- Mettere in tiro le imbracature;
- Controllare la posizione del punto di sospensione del carico affinché rimanga in equilibrio;
- Controllare l'aggancio del carico affinché non possa scivolare, sganciarsi o sbilanciarsi.

Sollevamento e spostamento del carico

- Fare allontanare dalla zona operativa e dal percorso del carico il personale presente;
- Evitare di guidare con le mani il carico sospeso; in caso di necessità adoperare mezzi adeguati. È preferibile tirare il carico da lontano anziché spingerlo;
- Dare al gruista, in modo chiaro e preciso, il segnale per il sollevamento;
- Durante il sollevamento accertarsi che tratti di fune rimangano pendenti dal carico trasportato.

Deposito e sbragaggio del carico

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 296 di 397 |

- Segnalare chiaramente al gruista la zona di deposito del carico;
- Predisporre al suolo gli spessori su cui fare appoggiare il carico per facilitare la rimozione delle brache;
- Evitare di tenere il carico sollevato per un tempo più lungo del necessario;
- Effettuare la discesa senza strappi e oscillazioni;
- Durante la posa del carico non rimuovere mai direttamente con le mani o con i piedi gli appoggi disposti sul pavimento;
- Far cessare la discesa del carico non appena le brache si sono leggermente allentate al fine di poter verificare la stabilità di appoggio del carico;
- Far proseguire la discesa per lo sganciamento solo dopo essersi assicurati che il carico è ben stabile e bene equilibrato sugli appoggi;
- Rimuovere dal carico e dal gancio le brache avendo cura di sistemarle convenientemente;
- Far sollevare il gancio accertandosi che non abbia a urtare contro ostacoli durante la traslazione.
- L'Impresa utilizzatrice deve predisporre un programma di controlli periodici dell'autogrù:
- Periodicamente, per tutte le funi dell'autogrù, comprese anche le brache, deve essere effettuata una verifica dello stato di conservazione accertandone le cause dell'eventuale deterioramento;
- L'accertamento si effettua con un controllo a vista delle funi e con un'analisi tattile dello stato dei fili e del diametro della fune;
- La sostituzione della fune si effettua in base al numero delle rotture dei fili, al grado di usura, ai piegamenti, alla corrosione, alla deformazione e alterazioni o danni rilevati.

Fascioni

Devono essere conservati in luoghi idonei su rastrelliere. Prima dell'uso, come previsto per le funi metalliche, occorre verificare che non presentino abrasioni, tagli, deformazioni, lacerazioni, ecc. Si raccomanda di non trascinarli durante l'uso, di non metterli in contatto con lubrificanti, acidi o altri liquidi che possano danneggiarli.

Cassoni, cesti, forche e secchioni

Per la movimentazione di materiali sfusi devono essere utilizzati dei contenitori chiusi. I cassoni e i cesti sono particolarmente consigliati per la movimentazione di materiali sfusi quali mattoni, blocchetti di cemento.

La movimentazione dei materiali pallettizzati deve essere effettuata a mezzo di forche di presa certificate dalla ditta fornitrice. Non è ammesso utilizzare le forche semplici per il sollevamento

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 297 di 397 |

di materiali edili sciolti stivati sui pallets e avvolti semplicemente con nylon ma vanno utilizzate le forche incassate sulle relative gabbie. Per il sollevamento dei materiali si devono utilizzare esclusivamente contenitori chiusi di adeguata resistenza, considerando che non c'è resistenza certa dei sistemi di imballaggio con fili di plastica termosaldati o reggette a bloccaggio meccanico.

I cassoni, cesti e forche, devono rispondere ai requisiti certificati e pertanto non devono essere utilizzati quelli improvvisati in Cantiere.

Per altri tipi di carichi quali pietrame, ghiaia, calce, sabbia, calcestruzzo, devono essere utilizzati secchioni, benne o cassoni metallici esclusivamente provvisti di pareti protettive su tutti i lati.

Braghe

Si raccomanda di:

- Controllare le brache prima dell'uso per individuare gli eventuali difetti che ne possano diminuire la resistenza;
- Maneggiare le brache, specialmente le funi di acciaio, con la massima attenzione e facendo uso dei guanti protettivi da lavoro;
- Evitare alle brache urti, torsioni e disposizioni oblique; evitare la formazione di cocche e nodi;
- Evitare di far cadere pesi sulle brache e non lasciarle sotto i carichi e abbandonate a terra;
- Evitare di sovraccaricare le brache con pesi superiori alla loro portata;
- Evitare di trasportare carichi sbilanciati;
- Proteggere gli spigoli del carico nella zona di contatto con le brache interponendo opportuni spessori di protezione;
- Evitare brusche manovre durante il trasporto dei carichi;
- Evitare di sforzare le brache con palanchini o altri attrezzi specialmente quando sono sotto sforzo; non sfilarle con i carichi appoggiati su di esse;
- Evitare di lasciare le brache esposte alla pioggia o all'umidità; a fine lavoro riporle nei luoghi appositamente indicati;
- Si dovrà curare che durante le operazioni i carichi sollevati non interferiscano con strutture esistenti;
- Prima di posizionare la gru a torre, accertarsi che il terreno sia in grado di sostenerne il peso e che esistano sufficienti spazi di manovra;
- Rispettare le indicazioni di portata massima dei ganci e del braccio della gru;
- Controllare l'imbracatura dei carichi;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 298 di 397 |

- Durante la salita, la discesa, il carico e lo scarico di materiali in quota, non debbono essere presenti persone alla base del castello.

4.4.2 Postazione per la preparazione del ferro e della carpenteria in genere

Il ferro necessario per le lavorazioni giungerà in cantiere prelaborato. Possono essere previste all'interno delle aree tecniche aree dedicate, da adibire ad attività di piegatura o sagomatura di tali elementi, attrezzata con bancale, piegaferri, tagliaferri, ecc.

Questo tipo di macchine devono essere installate in modo da rendere agevoli e sicure le operazioni di taglio e di piegatura. In particolare la troncatrice, la piegaferro ed il banco di lavoro devono essere tenuti opportunamente distanziati, al fine di evitare rischi di interferenza tra le diverse operazioni. Le aree devono essere delimitate e segnalate nonché protette con solida tettoia, obbligatoria nel caso in cui siano esposte al rischio di caduta materiale dall'alto per la presenza di apparecchi di sollevamento.

Le macchine utilizzate per il taglio delle tavole in legno delle cassature, sono notevolmente rumorose e dovranno essere isolate il più possibile dalle altre zone di lavoro, per evitare l'esposizione al rumore dei non addetti alle lavorazioni del ferro e delle casseforme. Durante l'impiego di queste macchine, gli addetti dovranno fare uso dei D.P.I. per la protezione dell'udito e schermi facciali per prevenire il rischio di proiezione di schegge. È obbligatorio anche l'uso dei guanti.

Le carpenterie in legno e metalliche, assemblate e stoccate a terra, come pure tutti i casseri, devono sempre essere posizionati in modo stabile e sicuro. La posizione orizzontale è certamente la più stabile ma non garantisce contro le deformazioni; pertanto è quasi sempre necessario procedere al deposito verticale dei pannelli a piè d'opera, in aree delimitate almeno con rete in polietilene.

Qualora sia prevista una zona per le saldature, questa deve essere localizzata e protetta con barriere e schermi, anche mobili, in modo da evitare l'esposizione alle radiazioni ultraviolette da parte dei non addetti

4.4.3 MISURE PARTICOLARI DI SICUREZZA E PROTEZIONE PER RISCHI CONNESSI AI LAVORI DI ARMAMENTO IN GALLERIA

Le lavorazioni in sotterraneo sono soggette a rischi specifici, e devono essere eseguite in conformità a norme specifiche. In questo capitolo vengono individuati i rischi tipici di tali attività e le relative misure di prevenzione da applicare.

I rischi che maggiormente caratterizzano le attività in ambiente sotterraneo sono i seguenti:

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 299 di 397 |

- rischi legati alla salubrità dell'aria;
- mancanza di illuminazione;
- esposizione alla polvere;
- esposizione al rumore;
- incendio (per la trattazione del quale si rimanda al capitolo 8)

Le prescrizioni per la prevenzione degli infortuni derivanti da tali rischi e l'igiene dei lavori in sotterraneo sono riportate nel D.P.R. 20 marzo 1956, n°320.

Salubrità dell'aria

Durante il corso dei lavori dovranno essere assicurate condizioni ideali di lavoro all'interno dell'ambiente sotterraneo, dirette verso il rispetto non solo degli indici di stress dei soggetti ma anche di quelli di comfort.

Le opere in sotterraneo dovranno essere adeguatamente ventilate in modo tale da fornire costantemente aria sana al personale addetto ai lavori ed evitare concentrazioni di gas nocivi nelle aree di lavoro e di transito.

L'Appaltatore dovrà pertanto predisporre un sistema di ventilazione appositamente studiato sulla base delle caratteristiche dei mezzi meccanici utilizzati per assicurare una portata d'aria costante e garantire un adeguato ricambio dell'aria. Il ricambio non dovrà creare sensazioni di fastidio o problemi per la salute (eccessiva velocità o stagnazione dell'aria).

La ventilazione dovrà garantire una quantità d'aria sufficiente per soddisfare:

- il ricambio d'aria per gli operai;
- la diluizione dei gas di scarico degli eventuali mezzi a motore operanti in sotterraneo;
- la diluizione delle polveri prodotte dalle lavorazioni;
- una velocità di ritorno dell'aria non pregiudizievole per la salute dei lavoratori e compatibile con le prescrizioni normative.

Il dimensionamento del sistema di ventilazione dovrà essere eseguito dall'Appaltatore sulla base del programma lavori, del numero e delle caratteristiche delle macchine operatrici e dei mezzi che opereranno contemporaneamente in sotterraneo e della quantità d'aria necessaria per le squadre di operai.

In base all'art. 30 del D.P.R. 320/1956, la quantità di aria fresca fornita dall'impianto di ventilazione dovrà essere pari almeno:

- a 4 m³/min/CV DIN per ciascun veicolo o macchina a trazione Diesel;

- a 3 m³/min per ciascun lavoratore (salvo che l'Ispettorato del Lavoro non prescriva un valore più elevato per presenza in sotterraneo di particolari cause di inquinamento).

L'aria immessa in sotterraneo dovrà essere prelevata da posti lontani da possibili fonti di inquinamento.

Il gruppo ventilatore dovrà essere provvisto di adeguato silenziatore, onde evitare disturbo agli addetti che operano o transitano nella galleria ed all'imbocco.

Monitoraggio dell'aria in sotterraneo

L'Appaltatore dovrà provvedere al monitoraggio sistematico del microclima in ambiente sotterraneo attraverso rilevazioni eseguite con apparecchi di controllo, che dovranno essere effettuate a cura del responsabile del cantiere o di un addetto incaricato. Lo scopo di tale monitoraggio sarà quello di verificare la concentrazione di ossigeno e di gas nocivi o pericolosi (in particolare anidride carbonica, ossido di carbonio, gas nitrosi ed idrogeno solforato).

La dotazione necessaria per tali monitoraggi dovrà essere specificata in dettaglio unitamente alla descrizione degli apparecchi di controllo nel Piano Operativo di Sicurezza redatto dall'impresa appaltatrice. I risultati dei controlli, con le modalità tecniche adottate, dovranno essere tenuti a disposizione del Coordinatore per l'esecuzione e degli organi di controllo negli uffici del cantiere. I Valori Limite Ponderati (V.L.P.) per i principali gas nocivi, che indicano la media ponderata per l'intero turno di lavoro, sono riportati nella tabella sottostante:

| Gas | Valori Limite Ponderati | |
|--------------------|-------------------------|-------|
| | Ppm | mg/mc |
| Anidride carbonica | 5000 | 9000 |
| Anidride solforosa | 5 | 13 |
| Ossido di carbonio | 50 | 55 |
| Idrogeno solforato | 10 | 15 |
| Ossido nitrico | 25 | 30 |

Le concentrazioni di gas nocivi possono subire per brevi periodi escursioni superiori ai V.L.P., purché matematicamente compensate da concentrazioni inferiori per periodi di pari durata.

In presenza di due o più sostanze nocive, si prende in considerazione la somma delle seguenti frazioni:

$$\frac{C_1}{T_1} + \frac{C_2}{T_2} + \dots + \frac{C_n}{T_n}$$

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 301 di 397 |

dove C1, C2, ..., Cn sono le concentrazioni dei gas nell'atmosfera, e T1, T2, ..., Tn i rispettivi valori limite.

Se la somma delle frazioni supera l'unità, il valore limite si intende superato.

Tale regola non vale quando

- c'è motivo di ritenere che gli effetti delle sostanze nocive presenti nella miscela non siano additivi, ma indipendenti, come, ad esempio,
- quando i singoli elementi producano effetti puramente locali su organi differenti. In tal caso il V.L.P. viene superato se almeno uno degli elementi della somma ha un valore superiore all'unità.

Per gas diversi da quelli citati nella tabella sovrastante, per i quali la normativa italiana non fornisce il V.L.P. l'Appaltatore potrà riferirsi a normative di altri paesi od a studi di letteratura, riportando i valori assunti come limite ed i relativi riferimenti nel proprio Piano Operativo di Sicurezza.

Mancanza di illuminazione

L'illuminazione dei passaggi e dei luoghi di lavoro è indispensabile in quanto riduce considerevolmente l'affaticamento fisico e visivo, aumentando il comfort degli ambienti di lavoro, e quindi il benessere ed il rendimento dei lavoratori. Inoltre una insufficiente illuminazione è causa frequente di infortuni sul lavoro.

A tale scopo l'Appaltatore dovrà prevedere l'installazione di un idoneo impianto di illuminazione, che garantisca ovunque livelli superiori ai minimi stabiliti dalla normativa vigente.

I mezzi di illuminazione dovranno garantire, ai sensi del D.P.R. 320/56, nei passaggi ed in tutti i luoghi accessibili del sotterraneo, un livello di illuminazione minima di 5 lux. In tutti i posti di lavoro dovrà essere garantito un livello medio di illuminazione di almeno 30 lux. In luoghi dove si svolgono lavorazioni comportanti rischi specifici il livello di illuminazione medio non dovrà essere inferiore a 50 lux. Le sorgenti luminose devono essere posizionate in maniera tale da assicurare un livello di illuminazione il più possibile uniforme.

L'illuminazione di soccorso dovrà essere garantita da lampade portatili; tutti i lavoratori che accedono al sotterraneo dovranno essere provvisti di idonei mezzi di illuminazione portatile.

Difesa contro le polveri

Nei lavori in sotterraneo l'Appaltatore dovrà adottare sistemi di lavorazione, macchine, impianti e dispositivi che diano luogo al minore sviluppo possibile di polveri, secondo le disposizioni di cui al capo VIII del D.P.R. 320/56. Le polveri dovranno essere comunque eliminate il più possibile vicino ai punti di formazione.

La riduzione della presenza di polveri potrà avvenire anche tramite:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 302 di 397 |

- processi di lavorazione ad umido;
- installazione di opportuni filtri sugli attrezzi;
- sistema di ventilazione forzata: questo dovrà consentire di diluire la frazione granulometrica che potrebbe rimanere più a lungo in sospensione.

Nei lavori in cui vengano impiegati dei procedimenti ad umido, l'acqua utilizzata dovrà essere esente da forme di inquinamento. Eventuali sostanze utilizzate per ridurre la tensione superficiale dell'acqua o per limitare la dispersione di polveri nell'ambiente devono essere tali da non nuocere alla salute dei lavoratori.

Le macchine rinalzatrice e profilatrice, utilizzate per la costruzione della massicciata ferroviaria in galleria, dovranno essere provviste di filtri aspiranti, in modo da ridurre la diffusione di polveri nell'ambiente circostante.

Al fine di contenere la polverosità dell'ambiente, la velocità dell'aria forzata dal sistema di ventilazione (dove questo esiste) dovrà essere contenuta entro limiti tali da non sollevare la polvere depositata sulle pareti e sul suolo.

In ottemperanza a quanto disposto dalle norme di legge si dovrà provvedere a far eseguire da ditte esperte del settore igiene del lavoro, rilevazioni delle concentrazioni di polveri nell'aria nei luoghi di lavoro in sotterraneo e del contenuto in silice al fine di valutare il livello di rischio per i lavoratori esposti. I dati provenienti dalle analisi dovranno essere tenuti nel cantiere ed esibiti a richiesta da parte degli organi preposti.

Il rischio professionale agli effetti della silicosi si valuta sia in funzione della concentrazione atmosferica delle polveri (espressa in mg/m³), sia in funzione delle polveri numeriche (esprese in particelle per cm³ d'aria).

L'Associazione Italiana degli Igienisti Industriali e la Società Italiana di Medicina del Lavoro hanno proposto, per tutte le polveri in sospensione negli ambienti di lavoro e per esposizioni di 8 ore al giorno, i seguenti Valori Limite Ponderati (V.L.P.):

Ponderale:

$$L = \frac{30}{q+3} \text{ mg / m}^3 \quad (\text{tutte le polveri})$$

$$L = \frac{10}{q+3} \text{ mg / m}^3 \quad (\text{frazione respirabile})$$

Dove q indica la percentuale gravimetrica del quarzo determinato rispettivamente sulle polveri atmosferiche totali o sulla frazione respirabile.

Numerico:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 303 di 397 |

$$L = \frac{4500}{q + 3} \text{ pp/cc di diametro compreso tra } 0.7 \text{ e } 5 \mu$$

Dove q indica la percentuale numerica delle particelle di quarzo determinata al microscopio a contrasto di fase e pp/cc il numero di particelle per cm³ d'aria.

I V.L.P. indicano la media ponderata per l'intero turno di lavoro e possono subire per brevi periodi escursioni superiori ad essi purché matematicamente compensate per uguali periodi da concentrazioni inferiori ad essi. Le condizioni igienico-ambientali sono da ritenere accettabili quando sia la concentrazione ponderale sia quella numerica rientrano nei V.L.P.; qualora invece la concentrazione ponderale risulti superiore al V.L.P. e quella numerica inferiore o viceversa, le condizioni ambientali sono da ritenere non idonee.

Nel caso sorgessero delle difficoltà respiratorie per la presenza delle polveri in alcune lavorazioni, dovrà essere previsto che il personale faccia uso di idonee maschere antipolvere munite di filtri, tenute sempre in efficienza nei luoghi di lavoro.

L'Appaltatore dovrà indicare, nel proprio Piano Operativo di Sicurezza gli accorgimenti che intende adottare al fine di ridurre la polverosità dell'aria in sotterraneo e le modalità con le quali effettuerà i controlli della concentrazione di polveri e del contenuto in silice libera dell'aria.

Esposizione al rumore

L'analisi dei rischi per i lavoratori derivanti dall'esposizione al rumore in ambito sotterraneo è analoga a quella da eseguire negli altri ambienti di lavoro. A causa degli spazi confinati, comunque, in sotterraneo i lavoratori sono soggetti ad un livello di rumore mediamente più intenso che all'aperto.

I rischi derivanti dall'esposizione al rumore dovranno essere valutati secondo i criteri stabiliti dai: D.Lgs. 81/08.

Il D.Lgs. 81/08 dà completa attuazione alla direttiva 2003/10/CE relativa all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (rumore). Con tale recepimento il limite di esposizione è ora di soli 87 db(A).

Si procederà ad una valutazione preliminare dei luoghi in cui avverranno le lavorazioni ed, in relazione alle attività svolte, una determinazione del livello di esposizione dei lavoratori.

La valutazione dovrà essere programmata ad intervalli e comunque ogni qualvolta si presenterà un mutamento nelle lavorazioni e dovrà essere eseguita da personale competente con strumenti adeguati; il rapporto contenente le modalità di esecuzione ed i risultati ottenuti, dovrà essere rintracciabile in caso di ispezione degli organi di vigilanza preposti.

La valutazione preliminare comporterà la classificazione dei lavoratori in sotterraneo in 4 fasce di livello di esposizione distinte, e precisamente:

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 304 di 397 |

- Fino a 80 dB(A);
- Superiore a 80 dB(A) e fino a 85 dB(A)
- Superiore a 85 dB(A) e fino a 87 dB(A)
- Superiore a 87 dB(A)

dove dB(A) è la esposizione quotidiana personale di un lavoratore al rumore.

Da tale classificazione deriveranno per il datore di lavoro, i dirigenti e per i lavoratori una serie di diritti e di obblighi diversi a seconda del livello di esposizione personale.

Disposizioni per l'utilizzo di macchine e utensili in sotterraneo

Le indicazioni riportate nel presente paragrafo sono conformi alle prescrizioni contenute nella nota interregionale delle regioni Emilia Romagna e Toscana del 12/5/1998 dal titolo “Standard di sicurezza per i lavori in galleria da adottarsi durante la costruzione della linea ferroviaria ad Alta Velocità: DPI, antincendio, salvataggio”, promulgata congiuntamente dall’Assessorato alla Sanità della Regione Toscana e dal Dipartimento del Diritto alla Salute e delle Politiche di Solidarietà della Regione Emilia Romagna.

In sotterraneo dovranno essere impiegati mezzi di lavoro che producano quantità limitate di gas nocivi.

In accordo con la Nota interregionale protocollo n° 12211 del 31/03/04 riguardante gli “Standard di sicurezza per i lavori in galleria da adottarsi durante la costruzione di grandi opere pubbliche quali la linea ferroviaria ad Alta Velocità, la Variante Autostradale di Valico e la realizzazione della terza corsia. Dotazioni ed uso dei mezzi equipaggiati con motori diesel”, gli automezzi e le macchine operatrici da usare in sotterraneo devono essere provvisti di motore elettrico o motore a combustione interna, di tipo eco-diesel, dotato di opportuno sistema di depurazione dei gas di scarico di tipo catalitico o a gorgoglio. Il tubo di scappamento delle macchine operatrici dovrà essere rivolto verso l’alto o provvisto di un deflettore in modo da non sollevare le polveri depositate al suolo e sulle pareti.

All’interno delle gallerie è vietato l’accesso dei veicoli aventi motori alimentati benzina ed a gas di petrolio liquefatto (GPL) ed a metano.

I veicoli accedenti in sotterraneo devono essere equipaggiati con estintori portatili di adeguata capacità e caricati con polveri di classe A, B, C. Detto obbligo deve intendersi esteso alle apparecchiature presenti in sotterraneo ed alle zone in cui si effettuano lavorazioni con pericolo di incendio.

Tutti i mezzi di cantiere da utilizzare in galleria dovranno inoltre essere dotati di:

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 305 di 397 |

- segnalatori luminosi sostitutivi di segnalatori acustici (catadiottri e pannelli di segnalazione retroriflettenti e fluorescenti ecc.) secondo le prescrizioni tecniche della direttive 97/28/CE; I pannelli di segnalazione retroriflettenti e fluorescenti devono avere caratteristiche conformi al D.M. 24/01/03 n. 40.
- Dispositivi a telecamera e monitor per la visione indiretta in conformità alla direttiva 2003/97/CE.

4.5 SOLUZIONI PARTICOLARI E PRESIDANTI ANTINCENDIO

Le principali fonti di innesco di incendio che si possono avere in Cantiere per le lavorazioni in oggetto sono così riassumibili:

- presenza di sterpaglie ed erba secca,
- presenza di bracieri di fortuna per il riscaldamento dei lavoratori,
- mozziconi di sigaretta,
- operazioni di saldatura;
- manipolazione di materiale infiammabile;
- impianti elettrici privi di adeguate protezioni ed isolamenti.

Le principali misure di prevenzione e di protezione contro il rischio di incendio da attuare nell'ambito di ciascun Cantiere sono:

- divieto di fumare nelle aree di lavoro nei locali delle cabine ed all'aperto laddove la presenza di sterpaglie ed erba secca possono essere fonte di incendio;
- garantire, sempre, nell'ambito del Cantiere, l'accessibilità ai mezzi di soccorso dei Vigili del Fuoco;
- proteggere il Cantiere con un'idonea dotazione di mezzi antincendio che dovrà essere costituita, almeno, da un congruo numero di estintori portatili, da 6 kg e idonei, in rapporto alle particolari condizioni in cui possono essere usati; oltre ad essere mantenuti in piena efficienza e controllati semestralmente da personale esperto.
- non accendere bracieri di fortuna ne fiamme libere che possono creare innesti di incendio non controllabili;

| | |
|--|---|
| Spogliatoio | estinguente per classe di fuoco A |
| Uffici | estinguente per classe di fuoco A |
| Quadro elettrico generale del cantiere | estinguente per classe di fuoco E |
| Deposito materiali | estinguente per classe di fuoco C |
| Aree operative | estinguente per classe di fuoco A – B – C |
| Locale attrezzaggio boe | estinguente per classe di fuoco A |
| A bordo dei carrelli ferroviari | estinguente per classe di fuoco B – C |

- realizzare gli impianti elettrici di cantiere in conformità a quanto prescritto del DM 37/2008 ovvero alle specifiche norme CEI. L'impianto elettrico di Cantiere dovrà essere progettato da un professionista abilitato ed iscritto all'Ordine o Collegio Professionale. I lavori di installazione saranno eseguiti da Ditta abilitata ai sensi del DM 37/2008. L'installatore è tenuto al rilascio della dichiarazione di conformità, integrata dagli allegati previsti, che va

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 307 di 397 |

conservata in copia in Cantiere. L'impianto sarà costituito da un quadro principale e da quadri secondari (di zona) costruiti in serie per cantieri, muniti di targa indelebile indicante il nome del costruttore e la conformità alle norme (CEI 17.13/4). Tutti i componenti dell'impianto elettrico avranno grado di protezione minimo IP55, ad eccezione delle prese a spina di tipo mobile (volanti) e degli apparecchi illuminanti che avranno grado di protezione IP65 (protette contro l'immersione). Le prese a spina saranno protette da interruttore differenziale con Idn non inferiore a 30 mA (CEI 64-8/7 art. 704.471). Nei quadri elettrici ogni interruttore proteggerà al massimo 6 prese (CEI 17-13/4 art. 9.5.2).

- realizzare impianto di messa a terra, progettato da un professionista abilitato ed iscritto all'Ordine o Collegio Professionale, al quale andranno collegate tutte le strutture metalliche, le opere provvisoriale e le macchine a carcassa metallica esposte agli agenti atmosferici;
- installare, nell'ambito del Cantiere, la specifica segnaletica di sicurezza antincendio con le indicazione delle vie di fuga, segnalazione estintori ed idranti, divieto di fumare ed usare fiamme libere, soprattutto in aree pericolose con indicazione dei pericoli nelle aree a rischio speciale.
- controllare che gli impianti elettrici di cantiere in conformità a quanto prescritto dal DM 37/2008 ovvero alle specifiche norme CEI; in particolare necessita, tra l'altro, prevedere: installazione di componenti con protezione meccanica minima IP44 (o IP55 per elementi esposti all'atmosfera); installazione di idonea protezione differenziale anche sui quadri locali di distribuzione, realizzazione di adeguato impianto di messa a terra al quale andranno collegate tutte le strutture metalliche, le opere provvisoriale e le macchine a carcassa metallica esposte agli agenti atmosferici;

Anche ai sensi di quanto prescritto D.Lgs. n. 81/2008, l'Appaltatore dovrà formare ed informare il personale relativamente alle problematiche di prevenzione e protezione contro il rischio di incendio; in particolare si ritiene necessario prevedere l'istituzione di corsi di formazione dedicati a quei lavoratori che effettuano operazioni particolarmente pericolose (quali, ad esempio, quelle connesse alla manipolazione di materiale infiammabile e soprattutto le operazioni di saldatura).

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 308 di 397 |

4.6 PRESIDI SANITARI E GESTIONE DELLE EMERGENZE

Come principio generale secondo i criteri di cui al successivo punto 4.6.1 dovrà essere istituito un presidio generale comune a tutte le imprese e coordinato da un unico referente.

4.6.1 Presidi sanitari

Servizi sanitari e pronto intervento

Tra gli adempimenti dell'appaltatore in materia di trattamento e gestione dell'emergenza vi sarà, sentito il parere del medico competente, la predisposizione del pronto soccorso, prendendo in considerazione anche la dislocazione dei servizi di emergenza esterni e la necessità del trasporto dei lavoratori infortunati.

Si definisce pronto soccorso l'insieme dei presidi sanitari indispensabili per prestare le prime immediate cure ai lavoratori feriti o colpiti da malore improvviso.

La dotazione minima di tali presidi e le modalità di impiego da parte degli addetti sono fissate, per decreto, dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

Trattamento degli infortuni

L'art. 15 del D.Lgs. 81/08 (Misure generali di tutela e obblighi) impone l'obbligo al datore di lavoro di far prestare le prime immediate cure ai lavoratori feriti o colpiti da malore.

Da ciò deriva la necessità di prestare le prime cure sul posto di lavoro: pertanto il personale che compone la squadra per la gestione delle emergenze in cantiere dovrà essere debitamente istruito sul primo soccorso.

Tutti gli infortuni, a prescindere dalla loro gravità, devono essere segnalati al preposto o, in mancanza del preposto, la segnalazione deve essere indirizzata al responsabile tecnico del cantiere, per il seguito di competenza.

Le disposizioni per un corretto soccorso saranno impartite dal "medico competente dell'Appaltatore".

Considerato comunque il fatto che dal cantiere è possibile raggiungere in pochi minuti un centro sanitario perfettamente attrezzato e dotato del personale necessario, l'Appaltatore dovrà predisporre una squadra di primo soccorso, informata e formata adeguatamente, per intervenire quando la gravità lo richieda, al fine di prestare una prima assistenza e per attuare un celere trasporto dell'infortunato al più vicino posto di pronto soccorso.

Si ritiene comunque opportuno, all'atto della installazione del cantiere, provare il percorso più breve per essere pronti in caso di infortunio.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 309 di 397 |

4.7 LAVORAZIONI DA SVOLGERSI SU PARTI IN TENSIONE

Per quanto riguarda le lavorazioni da svolgersi su parti in tensione, dovranno essere garantiti i seguenti requisiti di sicurezza, come specificato nel D.L. 81/08, articoli 81 e 117, nonché l'allegato IX.

4.7.1 articolo 81 - Requisiti di sicurezza

- 1) Tutti i materiali, i macchinari e le apparecchiature, nonché le installazioni e gli impianti elettrici ed elettronici devono essere progettati, realizzati e costruiti a regola d'arte.
- 2) Ferme restando le disposizioni legislative e regolamentari di recepimento delle direttive comunitarie di prodotto, i materiali, i macchinari, le apparecchiature, le installazioni e gli impianti di cui al comma precedente, si considerano costruiti a regola d'arte se sono realizzati secondo le pertinenti norme tecniche..
- 3) Le procedure di uso e manutenzione devono essere predisposte tenendo conto delle disposizioni legislative vigenti, delle indicazioni contenute nei manuali d'uso e manutenzione delle apparecchiature ricadenti nelle direttive specifiche di prodotto e di quelle indicate nelle norme di buona tecnica contenute nell'allegato IX.

4.7.2 articolo 117 - Lavori in prossimità di parti attive

- 1) Quando occorre effettuare lavori in prossimità di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette o che per circostanze particolari si debbano ritenere non sufficientemente protette, ferme restando le norme di buona tecnica, si deve rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:
 - a. mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
 - b. posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
 - c. tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.
- 2) La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti e comunque la distanza di sicurezza non deve essere inferiore ai limiti di cui all'allegato IX o a quelli risultati dall'applicazione delle pertinenti norme tecniche..

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 310 di 397 |

4.7.3 ALLEGATO IX

Ai fini del presente Capo, si considerano norme di buona tecnica le specifiche tecniche emanate dai seguenti organismi nazionali e internazionali:

UNI (Ente Nazionale di Unificazione);

CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano);

CEN (Comitato Europeo di normalizzazione);

CENELEC (Comitato Europeo per la standardizzazione Elettrotecnica);

IEC (Commissione Internazionale Elettrotecnica);

ISO (Organizzazione Internazionale per la Standardizzazione).

L'applicazione delle suddette norme è finalizzata all'individuazione delle misure di cui all'articolo 1 e dovrà tenere conto dei seguenti principi:

- 1) La scelta di una o più norme di buona tecnica deve essere indirizzata alle norme che trattano i rischi individuati.
- 2) L'adozione di norme tecniche emesse da organismi diversi, deve garantire la congruità delle misure adottate nel rispetto dei rischi individuati.

Schemi dell'impianto

LAVORI SU MACCHINE, APPARECCHI E CONDUTTURE ELETTRICI AD ALTA TENSIONE

- È vietato eseguire lavori su macchine apparecchi e condutture elettrici ad alta tensione e nelle loro immediate vicinanze, senza che siano adottate le necessarie misure atte a garantire la incolumità dei lavoratori e senza avere prima:
 - a. tolta la tensione;
 - b. interrotto visibilmente il circuito nei punti di possibile alimentazione dell'impianto su cui vengono eseguiti i lavori;
 - c. esposto un avviso su tutti i posti di manovra e di comando con l'indicazione "lavori in corso, non effettuare manovre";
 - d. isolata e messa a terra, in tutte le fasi la parte dell'impianto sulla quale o nelle cui immediate vicinanze sono eseguiti i lavori.
- Quando i lavori su macchine, apparecchi e condutture elettrici ad alta tensione sono eseguiti in luoghi dai quali le misure di sicurezza previste nei commi b) e c) del presente punto, non sono direttamente controllabili dai lavoratori addettivi, questi, prima di intraprendere i lavori, devono aver chiesto e ricevuto conferma della avvenuta esecuzione delle misure di sicurezza sopra indicate.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 311 di 397 |

- In ogni caso i lavori non devono essere iniziati se i lavoratori addettivi non abbiano ottemperato alle disposizioni di cui al comma d) del presente punto.
- La tensione non deve essere rimessa nei tratti già sezionati per l'esecuzione dei lavori, se non dopo che i lavoratori che devono eseguire le relative manovre non abbiano ricevuto dal capo della squadra che ha eseguito i lavori o da chi ne fa le veci, avviso che i lavori sono stati ultimati e che la tensione può essere applicata.
- Nei lavori in condizioni di particolare pericolo su macchine, apparecchi o conduttori elettrici la cui esecuzione sia affidata ad un solo lavoratore, deve essere presente anche un'altra persona.

ESECUZIONE DELLE MANOVRE O PARTICOLARI OPERAZIONI

- I lavoratori addetti all'esercizio di installazioni elettriche o che comunque possono eseguire lavori, operazioni o manovre su impianti, macchine apparecchiature elettrici, devono avere a disposizione o essere individualmente forniti di appropriati mezzi ed attrezzi, quali fioretti o tenaglie isolanti, pinze con impugnatura isolata, guanti e calzature isolanti, scale, cinture e ramponi.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 312 di 397 |

5 ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DELL'EMERGENZA

Tutte le attività di seguito descritte, relative alla gestione delle situazioni di emergenza sul cantiere, sono a carico dell'Appaltatore che organizzerà a tal fine un Servizio specificamente dedicato.

All'interno del documento di valutazione dei rischi di cui all'art. 18 del D.Lgs. 81/08 redatto dall'Appaltatore, nel capitolo relativo alla gestione delle emergenze, dovranno essere affrontati i temi evidenziati nel seguito di questo capitolo, in cui si riportano a titolo indicativo, le procedure di emergenza che serviranno da linee guida per l'Appaltatore nella redazione del suo piano di emergenza. Quest'ultimo dovrà trattare almeno i seguenti argomenti:

- squadra di emergenza;
- pronto intervento;
- specifica procedura di esodo generale del personale;
- segnalatore acustico da adoperarsi esclusivamente per situazioni di emergenza;
- identificazione del luogo di raccolta del personale;
- identificazione del punto di coordinamento dell'esodo;
- corso di formazione per informare della pericolosità insite del cantiere e per illustrare le modalità di intervento nelle singole situazioni di rischio.

5.1 PIANO GENERALE D'EMERGENZA

Il Piano Generale di Emergenza contiene la descrizione dei lavori, la descrizione dei luoghi, i ruoli e le responsabilità delle figure coinvolte nel sistema di emergenza, gli impianti collettivi e le attrezzature, i dispositivi di protezione individuali che ogni impresa dovrà fornire al proprio personale e le procedure da seguire nel caso in cui si verifichi una delle situazioni di emergenza.

5.1.1 RESPONSABILE GLOBALE DELL'EMERGENZA (RGE)

Il Responsabile Globale dell'Emergenza (RGE), individuato e incaricato dall'Appaltatore, coordina i vari Responsabili delle altre imprese (subappaltatrici, ecc.) e organizza i necessari rapporti con i servizi pubblici competenti in materia di pronto soccorso, salvataggio, lotta antincendio e gestione dell'emergenza.

Il RGE detiene inoltre e promuove la cooperazione e il coordinamento con le altre imprese nell'organizzazione dell'emergenza.

Il RGE dovrà formalmente trasmettere al CSE detta organizzazione dell'emergenza.

Definisce, altresì, la gestione del sistema integrato di emergenza, attraverso:

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 313 di 397 |

- misure strutturali per fronteggiare le emergenze nei cantieri e nelle gallerie;
- procedure univoche per fronteggiare i vari tipi di emergenze,
- definizione e designazione degli incarichi al personale, per quel che concerne l'organizzazione e le strutture comuni alle altre imprese quali per esempio la nomina dell'Agente Coordinatore, degli autisti delle auto di soccorso bimodali, del personale addetto alla verifica di funzionamento dei sistemi collettivi di emergenza ecc.
- definizione sulle verifiche e controlli delle attrezzature di emergenza all'aperto ed in sotterraneo e loro manutenzione/sostituzione.

Garantisce la predisposizione e mantiene funzionanti, tramite la propria struttura, i seguenti impianti collettivi e attrezzature al servizio di tutte le imprese operanti per la realizzazione dei lavori:

- Impianti di comunicazione telefonica
- Impianti di allarme
- Alimentazione elettrica
- Impianto di illuminazione
- Segnaletica di emergenza

Garantisce la predisposizione e mantiene funzionanti, tramite la propria struttura, i seguenti impianti ed attrezzature al servizio di tutte le imprese operanti per la realizzazione dei lavori:

- Accessi in galleria ed ai relativi imbocchi;
- Accessi nei cantieri contenenti gli accessi sulla linea AV..

Il RGE richiede alle imprese subappaltatrici i nominativi dei vari RE per i necessari coordinamenti degli interventi di emergenza.

5.1.2 RESPONSABILE DELL'EMERGENZA (RE)

Il Responsabile dell'Emergenza (RE) e provvede, tramite la propria struttura, a:

- predisposizione delle attrezzature e dotazioni integrative di pronto soccorso (pacchetti di medicazione), salvataggio (mezzi per l'evacuazione) e antincendio (estintori sui mezzi) a servizio dei lavoratori;
- informazione, formazione e addestramento del personale per la gestione dell'emergenza;
- nomina dei sicuristi;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 314 di 397 |

- coordinamento, dell'informazione e comunicazione con il C.E.L., con i Datori di Lavoro e i Responsabili dell'Emergenza delle imprese subappaltatrici;
- trasmissione delle informazioni al C.E.L su probabili eventi riguardanti le emergenze in genere.

5.1.3 RESPONSABILE DELL'EMERGENZA (RE) DELLE IMPRESE COINVOLTE NELL'OPERA

Le singole imprese nominano un Responsabile dell'Emergenza (RE) per quello che attiene le proprie attività e provvede, tramite la propria struttura, a:

- predisposizione del proprio piano di emergenza
- predisposizione delle attrezzature e dotazioni integrative di pronto soccorso (pacchetti di medicazione), salvataggio (mezzi per l'evacuazione) e antincendio (estintori sui mezzi) al servizio dei propri lavoratori
- informazione, formazione e addestramento del proprio personale e per la gestione dell'emergenza
- nomina dei propri sicuristi
- coordinamento, l'informazione e comunicazione con il RGE, i Datori di Lavoro e i Responsabili dell'Emergenza delle altre imprese (subappaltatrici, ecc.) ed il C.E.L
- trasmissione delle informazioni al R.G.E. e al C.E.L su probabili eventi riguardanti le emergenze in genere.

5.2 FIGURE OPERATIVE COINVOLTE NELLA GESTIONE EMERGENZE

5.2.1 AGENTE COORDINATORE

L'Agente Coordinatore Responsabile e gli Agenti Coordinatori di turno sono. designati dal Responsabile Globale delle Emergenze.

La presenza di un Agente Coordinatore di turno (di seguito indicato semplicemente con AC) sarà garantita durante tutti i turni di lavoro e il luogo da cui opererà sarà il Centro Operativo di Controllo.

L'AC è uno degli elementi chiave nella gestione delle emergenze su piattaforma ferroviaria ed ogni qualvolta venga interessata la movimentazione di mezzi su rotaia per il raggiungimento della zona di intervento, in quanto:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 315 di 397 |

- coordina e autorizza l'accesso di uomini e mezzi sulla piattaforma ferroviaria
- è responsabile della manovra dei deviatori
- risolve i problemi di incompatibilità per la circolazione dei carrelli.
- è informato sulla posizione di tutti i cantieri di lavoro sulla piattaforma ferroviaria
- è informato del traffico dei convogli in trasferimento sulla piattaforma ferroviaria
- è informato sul numero di persone presenti sulla piattaforma ferroviaria.

In caso di emergenza l'AC effettua una valutazione sulla base delle proprie informazioni e svolge le seguenti azioni:

- Decide quale degli accessi è possibile utilizzare
- Decide su quale binario devono immettersi e transitare i mezzi di emergenza
- Autorizza gli accessi in linea dei mezzi di emergenza
- Dispone gli spostamenti dei mezzi e delle persone presenti sulla piattaforma ferroviaria, al fine di facilitare gli interventi in emergenza
- Dialoga con il 118 e con i VVF per la predisposizione degli interventi di emergenza
- Coordina i sicuristi dell'impresa in aiuto al personale in difficoltà
- Effettua ogni altra azione utile alla soluzione dello stato di emergenza.

5.2.2 COORDINATORE OPERATIVO DELL'EMERGENZA (COE)

La funzione di Coordinatore Operativo dell'Emergenza (COE) sarà ricoperta dalla persona dell'impresa gerarchicamente più alta in grado presente in quel momento nella zona di lavoro, tra le seguenti figure:

- Direttore di Cantiere
- Responsabile di Cantiere
- Responsabile della squadra di lavoro
- Capo Macchina
- Addetti alle emergenze (sicuristi)
- Lavoratori stessi.

Le suddette figure, elencate in ordine di grado decrescente, avranno il dovere di prendere decisioni nelle situazioni d'emergenza e dovranno garantire una presenza continua, la pronta disponibilità e, se necessario, designare un sostituto.

Il Coordinatore Operativo dell'Emergenza è quindi colui che, formato ed informato in merito al proprio Piano di Emergenza, al Piano di Emergenza Generale ed alla normativa vigente, sovrintende all'applicazione delle procedure previste e che svolge i seguenti compiti:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 316 di 397 |

- In caso di emergenza contatta il 118, l'AC e gli enti preposti alle emergenze
- Controlla, anche e soprattutto per mezzo dei Responsabili delle Squadre di lavoro (vedere paragrafo seguente), che nel cantiere vengano quotidianamente rispettate le condizioni di lavorazione previste dalla normativa vigente e dal proprio Piano di Emergenza (presenza dei presidi di primo soccorso e antincendio, ecc.)
- Nel caso di emergenza assume il controllo della situazione e valuta la possibilità di intervento
- Valuta la necessità di chiamare soccorsi esterni e/o di evacuare il cantiere
- Impartisce ordini agli addetti alle emergenze (sicuristi) in caso decida di intervenire.

5.2.3 IL RESPONSABILE DELLA SQUADRA DI LAVORO

Il Responsabile della Squadra di lavoro (formato come sicurista) è colui che, adeguatamente formato in merito a questioni relative alle emergenze, controlla che nell'area di sua competenza siano rispettate le procedure del Piano di Emergenza e del Piano di Emergenza Generale dell'Appalto e coadiuva l'azione del COE, e/o dei suoi incaricati, nel controllo e nella manutenzione delle attrezzature previste per affrontare le emergenze.

In ogni caso il Responsabile della Squadra di lavoro deve essere sottoposto ad apposita formazione in materia di:

- Antincendio
- Primo soccorso
- Piano di Emergenza
- Piano d'Emergenza Generale.

Il Responsabile della Squadra di lavoro deve anche essere a conoscenza di tutto il personale aziendale e di eventuali lavoratori autonomi o di altre ditte subappaltatrici presenti giornalmente in cantiere nell'area di sua competenza, in modo da poter prontamente riferire su eventuali dispersi.

In definitiva il Responsabile della Squadra di lavoro ha i seguenti compiti:

- In caso di emergenza, sapere valutare tipologia ed entità della stessa e comportarsi secondo quanto previsto dal Piano di Emergenza, intervenendo o facendo intervenire gli addetti alle emergenze direttamente ove possibile e allertando l'Agente Coordinatore e i soccorsi esterni se necessario;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 317 di 397 |

- Nel caso di evacuazione/allontanamento dal luogo interessato dall'emergenza, controllare sempre che tutto il personale presente nell'area sia effettivamente in salvo, compresi lavoratori autonomi o di altre ditte subappaltatrici.

5.2.4 SQUADRA DI PRONTO INTERVENTO SICURISTI (IMPRESE COINVOLTE NELL'OPERA)

I securisti sono designati, dal Responsabile dell'Emergenza (RE) di ogni impresa e sono prescelti tra coloro che abbiano dato la loro disponibilità. Essi dovranno essere sottoposti alle visite mediche previste dalle vigenti norme di legge, riconosciuti idonei dal medico competente, adeguatamente informati riguardo al Piano di Emergenza e formati in base a quanto previsto dalla legge in merito all'antincendio e al primo soccorso.

Il compito di tali addetti è quello di intervenire attivamente, ove possibile, nel momento in cui si verifichi un'emergenza e quello di gestire i necessari rapporti e coadiuvare le squadre di soccorso esterne all'attività (V.V.F., 118, etc.) quando queste sopraggiungono. Ogni securista eseguirà le disposizioni del Coordinatore Operativo dell'Emergenza che, come abbiamo appena visto, avrà il compito di interfacciarsi con l'Agente Coordinatore, il 118, i V.V.F. ecc.

Nei vari tratti di galleria impegnati durante la realizzazione contemporanea dovranno essere sempre presenti almeno 2 securisti per squadra di lavoro, i cui nominativi saranno resi noti a tutti i lavoratori.

Poiché il cantiere ferroviario è un cantiere dinamico e lineare, e la tratta interessata dai lavori può estendersi anche per alcuni chilometri e con più squadre al lavoro, è necessario che ciascuna di esse abbia al suo interno un adeguato numero di persone in grado di reagire prontamente ad ogni emergenza.

Data la variabilità nella costituzione delle squadre di lavoro, dovuta ad- assenze, rotazioni nelle mansioni o altro, e le estemporanee esigenze tecniche tipiche dell'attività di cantiere, è opportuno, prevedere la formazione e l'informazione di un numero di persone tale da consentire con semplicità al Responsabile di Cantiere di definire delle squadre che siano al contempo complete da un punto di vista tecnico e da un punto di vista di gestione dell'emergenza. Inoltre gli addetti alle emergenze dovranno essere distribuiti nel modo più omogeneo possibile all'interno del cantiere, in modo da coprire ogni Area interessata dalle lavorazioni. All'occorrenza il personale securista dovrà essere prontamente disponibile.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 318 di 397 |

5.2.5 PERSONALE DEL 118

Il personale del 118 deve curare la parte sanitaria dell'emergenza così come previsto nel protocollo operativo della tratta emiliana. Il personale del 118 condurrà direttamente le auto di soccorso bimodali e, così come gli autisti messi a disposizione dal Appalto, dovrà sostenere uno specifico, corso di addestramento che organizzerà l'Appaltatore stesso.

Gli infermieri del 118 dovranno esercitarsi all'immissione sui binari e all'inversione del senso di marcia sulla galleria a singola canna, delle auto di soccorso bimodali di emergenza.

5.2.6 AUTISTI DEI MEZZI DI SOCCORSO

Gli autisti dei mezzi di soccorso devono essere designati come sicuristi e devono sostenere un ulteriore corso di addestramento all'uso delle auto di soccorso bimodali. Essi hanno il delicato compito di condurre gli infermieri sui cantieri. per gli interventi di emergenza sanitaria e devono essere sempre a disposizione di questi ultimi. Devono inoltre curare la manutenzione ordinaria ed esercitarsi all'immissione sui binari e all'inversione del senso di marcia sulla galleria a singola canna. delle auto di soccorso bimodali di emergenza.

5.2.7 PERSONALE SALTUARIO E VISITATORI

L'eventuale personale saltuario di imprese esterne, di organi di controllo, consulenti, visitatori, ecc. presente sui cantiere deve fare riferimento al personale dell'impresa che lo accompagna e seguire tutte le istruzioni da questi impartite. Prima dell'entrata in sotterraneo sarà informato sui comportamenti da adottare in caso di emergenza e sarà dotato, a cura dell'impresa accompagnatrice, dei prescritti D.P.I., indumenti ad alta visibilità, autosalvatori a ciclo chiuso (e addestrati all'uso degli stessi).

5.2.8 ATTIVITÀ DI FORMAZIONE ED INFORMAZIONE SUL COMPORTAMENTO DA ADOTTARE DURANTE LE EMERGENZE

Formazione al pronto soccorso

Ogni impresa deve informare e formare i propri lavoratori relativamente ai contenuti del proprio Piano di Emergenza, deve eseguire l'addestramento previsto per l'utilizzo delle attrezzature di emergenza ed i dispositivi di protezione individuali di III categoria messi a disposizione.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 319 di 397 |

5.2.9 IMPIANTI COLLETTIVI PER FRONTEGGIARE LE EMERGENZE

Gruppi elettrogeni di emergenza

In riferimento alla nota interregionale 18 prot. 21093/PRC del 26/05/2003 “Standard di sicurezza per i lavori in galleria da adottarsi durante la costruzione di grandi opere pubbliche quali la linea ferroviaria ad Alta Velocità e la Variante Autostradale di Valico. Sistema di gestione dell'emergenza, l'alimentazione elettrica di attrezzature ed impianti essenziali ai fini della sicurezza, deve essere garantita anche in assenza della ordinaria alimentazione di rete.

In caso di interruzione della fornitura di energia elettrica da parte dell'ENEL, il cantiere/galleria è dotato di gruppi elettrogeni installati in parallelo che, in brevissimo tempo, si avviano automaticamente.

L'energia elettrica prodotta consentirà di alimentare i seguenti impianti di emergenza in galleria:

- Impianto di illuminazione;
- Impianti di telecomunicazione e di allarme.

Impianti di illuminazione

L'impianto di illuminazione nelle gallerie è composto da plafoniere di emergenza con lampade al fluorescenti da 58W dotate di batteria tampone, in grado di alimentare le lampade stesse per circa 1 ora staffate alla volta delle gallerie ad una distanza di circa 20 mt l'una dall'altra ed almeno due in corrispondenza di ogni postazione SOS.

In alternativa potranno essere installate normali plafoniere, alimentate da linea sotto gruppo elettrogeno, disposte ad una distanza di circa 20 mt l'una dall'altra. Ogni 10 lampade normali ed in corrispondenza delle postazioni SOS saranno installate delle lampade di emergenza dotate di batteria tampone, in grado di alimentare le lampade stesse per circa 1 ora.

In ogni caso in galleria dovrà essere garantito un livello di illuminazione (indipendente dal concorso dei mezzi di illuminazione individuale di cui debbono essere forniti tutti gli addetti in galleria), non inferiore a:

- 5 lux, nelle vie di esodo;
- 30 lux medi stile postazioni di lavoro;
- 50 lux medi in caso di lavorazioni comportanti specifici pericoli.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 320 di 397 |

5.2.10 SISTEMI DI COMUNICAZIONE E DI ALLARME INSTALLATI IN GALLERIA

In accordo con la norma interregionale 6, protocollo n° 10319/PRC del 13/03/2000 “Sistemi di comunicazione e di allarme installati in galleria”, la nota 18 prot. 21093/PRC del 26/05/2003 “Sistema di gestione dell’emergenza” e l’art. 11 del DPR 320/56 “Presenza di un dispositivo di segnalazione atto ad assicurare il collegamento dei posti di lavoro con l’esterno”, si definisce nei lavori in sotterraneo la necessità di adozione di misure idonee a garantire una tempestiva ed efficace gestione delle emergenze, attraverso un sistema di comunicazione in grado di garantire il collegamento telefonico rapido tra il personale 115 e 118 che interviene in galleria e le centrali operative di riferimento.

5.2.10.1 Impianti telefonici fissi e Sistemi di allarme acustico e luminoso

Il sistema di comunicazione installato in galleria consente il collegamento fra i lavoratori presenti sulla linea, nella galleria e l’esterno, assicurando così una tempestiva attivazione dei soccorsi; esso è costituito da postazione SOS:

- Struttura in carpenteria metallica su cui sono installati sia il sistema telefonico di emergenza sia il pulsante di allarme;
- Illuminazione con plafoniera di emergenza dotata di batteria tampone e lampada di colore verde
- Sistema telefonico in grado di comunicare con le organizzazioni per il soccorso sanitario di emergenza (118, Vigili del Fuoco, numeri di emergenza, ecc.).
- Quadro con un pulsante di allarme ad azionamento manuale;
- Impianto alimentazione autonomo (Batteria tampone) in grado di alimentare le postazioni stesse per circa 1 ora;
- Sistema di controllo funzionamento con segnalazione alla postazione centrale della anomalia delle postazioni SOS;
- Avvisatore ottico (girofarò lampeggiante rosso);
- Avvisatore acustico costituito da sirena;
- Cartelli segnaletici e di istruzione posti in prossimità del telefono e del pulsante di allarme.

Le postazioni telefoniche SOS sono dotate di telefono con propria linea telefonica dove è possibile comunicare con le altre postazioni componendo il numero, numero indicato dedicato ad ogni postazione.



Dalla stessa postazione è possibile contattare i numeri dedicati alle emergenze. In ogni postazione, su cartello, sono indicati i numeri telefonici delle altre postazioni SOS, deI 118, dei Vigili del Fuoco. Ogni postazione telefonica di galleria può ricevere chiamate dall'esterno o dalle altre postazioni ed è provvista di segnalatore acustico di chiamata.

Le centraline telefoniche sono protette dai seguenti dispositivi di protezione:

- Batteria tampone
- Scaricatore di sovratensione delle linee telefoniche;
- Scaricatore di sovratensione della linea elettrica;
- Fusibili dell'alimentatore della centralina;

Numeri di emergenza generalmente componibili da tutte le postazioni telefoniche disposte lungo le gallerie:

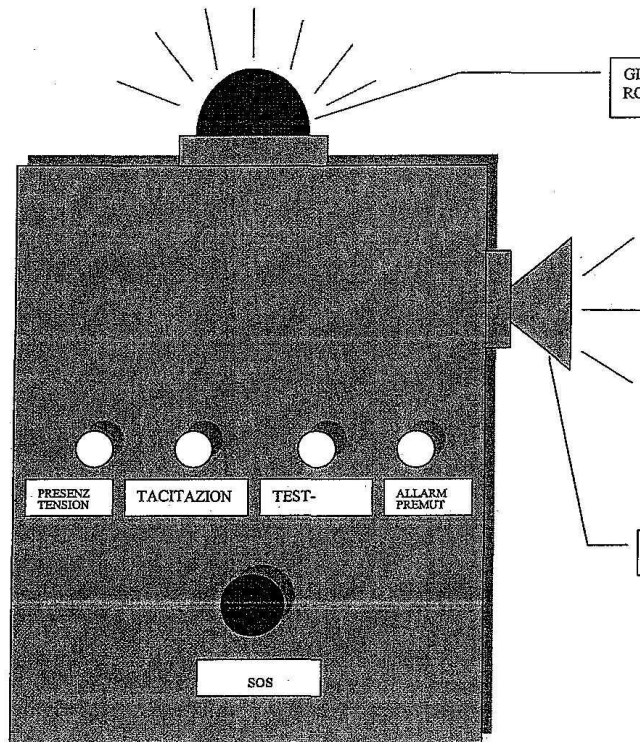
- SOCCORSO 118
- VIGILI DEL FUOCO (EMERGENZA)
- CARABINIERI
- POLIZIA
- DIREZIONE ARMAMENTO
- RESPONSABILE EMERGENZA
- UFF. COORDINAMENTO CAR I

Si riporta un esempio dei cartelli affissi in corrispondenza delle postazioni telefoniche nelle gallerie, che riporta i numeri telefonici di emergenza e la procedura di attivazione soccorsi.

I sistemi di allarme acustico e luminoso consentono di allertare una galleria mediante una sirena acustica e un segnale ottico costituito da un girofaro rosso. L'attivazione avviene premendo il pulsante di emergenza di una qualsiasi postazione di una galleria. A tale attivazione corrisponde l'accensione dei segnali ottico acustici di tutte le postazioni di galleria e la segnalazione su un quadro sinottico posto all'esterno del numero della postazione da cui è stato attivato l'allarme. Al fine di consentire l'uso del telefono di emergenza è possibile la tacitazione locale della sirena da

ogni singola postazione, mentre la tacitazione di tutte le postazioni è possibile solamente dal quadro sinottico posto all'imbocco delle gallerie.

POSTAZIONE SOS



È previsto un sistema che consente di ripetere via modem, al Centro Operativo di Controllo, l'eventuale postazione di ogni galleria da cui viene premuto l'allarme.

Inoltre l'attivazione del sistema di allarme acustico e luminoso fa corrispondere l'accensione della luce rossa di un semaforo posto in corrispondenza di ogni accesso delle gallerie. I semafori posti agli imbocchi delle gallerie e delle finestre avranno normalmente la luce verde di via libera accessa a sistema non attivato.

Sistema di comunicazione mobile

Il sistema di comunicazione radio/telefono per i soccorritori sarà composto da tutte le apparecchiature necessarie (stazioni base, ripetitori, antenne, cavi, sistemi di controllo, alimentazioni, ups, energia ecc..) per garantire ai soccorritori istituzionali di poter comunicare con le rispettive centrali operative da ogni punto del sotterraneo durante l'attività di soccorso. Tale sistema è stato progettato per rendere possibili le comunicazioni di servizio e potrà essere utilizzato per consentire una maggiore flessibilità e rapidità dei collegamenti durante una situazione di

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 323 di 397 |

emergenza. Nelle procedure di emergenza il sistema telefonico in galleria sarà utilizzato solo come supporto ai telefoni fissi esistenti.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 324 di 397 |

5.3 PRESIDI, ATTREZZATURE, D.P.I. E SEGNALETICA PER FRONTEGGIARE LE EMERGENZE

5.3.1 DOTAZIONE DI ESTINTORI A POLVERE

Le caratteristiche dell'ambiente da proteggere fanno sì che debba essere massimizzata la possibilità di un efficace intervento immediato su ogni principio d'incendio. E' quindi indispensabile una dotazione diffusa di estintori portatili, in accordo con la Nota Interregionale Emilia Romagna, prot. 21093/PRC del 26/05/2003 "Sistema di gestione dell'emergenza" che l'appaltatore potrà decidere di applicare.

La dotazione di estintori a polvere sarà così distribuita:

Campi base e cantieri all'aperto

- n°1 estintore da 6 Kg ogni 500 mt di galleria, in corrispondenza delle postazioni SOS,
- almeno n°1 estintore a bordo di qualsiasi mezzo operante in galleria.
- estintori o dispositivi antincendio installati sulla base delle valutazioni di carico d'incendio redatte a cura di ogni impresa esecutrice.

5.3.2 DOTAZIONE DI D.P.I (INDUMENTI AD ALTA VISIBILITA')

L'appaltatore deciderà se applicare le indicazioni della direttiva interregionale - Emilia Romagna prot. N° 18705/PRC del 12/05/2008, secondo la quale i lavoratori addetti ai lavori all'interno delle gallerie dovranno indossare tuta o giacca e pantaloni ad alta visibilità di classe 3, per creare il contrasto cromatico necessario all'individuazione delle persone in un ambiente scuro come quello della galleria.

L'utilizzo di indumenti di classe 2 è previsto unicamente per gli assistenti e per il personale preposto al solo scarico dei materiali da costruzione e per il personale incaricato della direzione lavori. Non è ammissibile l'utilizzo di indumenti di classe 1 in quanto previsti per "personale che esegue interventi di breve durata e solo occasionalmente".

Nel caso di realizzazione di opere di linea all'aperto, gli indumenti ad alta visibilità che devono utilizzare gli addetti devono rispondere ai seguenti requisiti:

- indumenti di classe 3 (ai sensi della norma UNI EN 471) per i lavoratori addetti all'esecuzione dell'opera;
- indumenti di classe 2 per la direzione di cantiere, il personale che esegue forniture e quanti si recano saltuariamente in cantiere (direzione dei lavori, ecc.).

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 325 di 397 |

Per i lavoratori addetti all'esecuzione dell'opera la classe 3 degli indumenti ad alta visibilità deve essere sempre ottenuta mediante l'impiego di pantaloni o pantaloni a pettorina (che sono indumenti di classe 2) integrata da altri indumenti ad alta visibilità (es. giacca, giaccone, giubbotto, corpetto). E' evidente che l'impiego di una tuta (che è un indumento di classe 3) soddisfa pienamente le condizioni richieste.

Tutto questo per garantire una migliore visibilità dei lavoratori. Non è ammesso l'utilizzo di indumenti ad alta visibilità di classe 1

5.4 SEGNALETICA DI EMERGENZA

Nella gestione di una emergenza, sopravvenuta nei cantieri/gallerie, la segnaletica apposta ha l'importantissima funzione di pronta ed immediata informazione per gli addetti all'intervento di emergenza, insieme alla specifica segnaletica indicante i presidi sanitari ed antincendio. (Segnaletica conforme al DLgs.81/2008, allegato XXIV)

SEGNALETICA DI EMERGENZA DI COLORE VERDE

I segnali indicheranno:

- I locali infermeria;
- Indicazione delle vie di fuga a piedi dalle finestre;
- La posizione degli autosalvatori;
- Posizione dei telefoni di emergenza;
- Pulsante di arresto ventilazione;
- Barella di Pronto Soccorso;
- Punto di incontro sicuristi.
- Punto di Rendez Vous con 118.

SEGNALETICA ANTINCENDIO DI COLORE ROSSO

I segnali indicheranno:

- Estintori;
- Attrezzatura antincendio;
- Attacco autopompa Vigili del Fuoco;
- Pulsante di emergenza.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 326 di 397 |

5.5 POSSIBILI AVARIE DEL SISTEMA DI EMERGENZA

Le possibili situazioni di pericolo, conseguenti l'insorgenza di avarie di impianti o indisponibilità dei sistemi di emergenza, possono essere ascrivibili a:

- Black-out elettrico;
- Avaria dell'impianto di ventilazione;
- Indisponibilità del sistema di comunicazione e di allarme ottico - acustico SOA;
- Indisponibilità del sistema di soccorso;
- Impraticabilità della viabilità di accesso, interna o esterna al cantiere in galleria;

In tutti i casi dovrà essere avvisato il Direttore di Cantiere che disporrà gli interventi di ripristino.

5.5.1 BLACK-OUT ELETTRICO: PROCEDURA DA ADOTTARE

Nel caso entrino in funzione i gruppi elettrogeni per totale o parziale interruzione della fornitura ENEL, il Responsabile dei Servizi Elettrici o un suo incaricato (Capo Squadra Eletttricista o Eletttricista di turno), informerà il Direttore di Cantiere che la fornitura di energia elettrica avviene per mezzo dei gruppi elettrogeni di cantiere.

Nel caso si spenga l'illuminazione in un tratto di galleria, il Preposto di cantiere più alto in grado presente al momento, provvederà ad interrompere immediatamente le lavorazioni in corso, salvo quelle eventualmente necessarie alla messa in sicurezza della galleria e avvertirà della cosa il Direttore di Cantiere.

Nel caso si spenga l'illuminazione in tutta la galleria, oltre ad interrompere le lavorazioni, il personale presente, (con l'assenso e secondo le indicazioni del Direttore di Cantiere), dovrà procedere all'evacuazione e raggiungere l'uscita; il personale potrà rientrare in galleria non appena sarà ripristinata la fornitura di energia elettrica ed il funzionamento dell'impianto (sempre coordinato dal Direttore di Cantiere).

Nelle condizioni sopra elencate potranno essere eseguite unicamente le lavorazioni strettamente necessarie alla messa in sicurezza della galleria.

Non appena venga ripresa la fornitura ENEL, il Responsabile dei Servizi Elettrici o un suo incaricato, (Capo Squadra Eletttricista o Eletttricista in turno), il Direttore di Cantiere che la fornitura di energia elettrica avviene nuovamente da parte dell'ENEL e potranno riprendere le lavorazioni interrotte.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 327 di 397 |

5.5.2 GUASTO A TUTTO IL SISTEMA DL COMUNICAZIONE E ALLARME

In caso di totale impossibilità, per guasto a tutto il sistema di comunicazione e allarme, di comunicare e segnalare una condizione di emergenza in galleria, le lavorazioni dovranno essere immediatamente sospese per ordine del Preposto più alto in grado presente al momento fino al ripristino di funzionamento del sistema.

Chiunque rilevi la condizione di guasto dovrà avvisare il Direttore di Cantiere che disporrà l'intervento degli elettricisti e coordinerà gli interventi.

5.5.3 GUASTO ALLA LINEA TELEFONICA O AL SEGNALE DI ALLARME DI UNA O PIÙ POSTAZIONI SOS

In caso di guasto alla linea telefonica o al segnale di allarme di una o più postazioni S.OS, chiunque rilevi la condizione di guasto dovrà avvisare il Direttore di Cantiere che disporrà l'intervento del Responsabile dei Servizi Elettrici o di un suo incaricato (Capo Squadra Elettricista o Elettricista in turno), che dovrà provvedere alla riparazione. Il RGE, in collaborazione con il Direttore di Cantiere, provvederà a far informare tempestivamente i gruppi di lavoro presenti nel tratto coinvolto dall'avaria in corso.

Nel caso in cui un gruppo di lavoro si trovasse a dover operare nelle immediate vicinanze della postazione guasta, il Preposto più alto in grado, presente al momento, dovrà applicare la seguente procedura:

- identificare la più vicina postazione SOS funzionante,
- tenere a disposizione un mezzo e un sicurista per raggiungere rapidamente la postazione SOS funzionante per l'attivazione di una eventuale chiamata di emergenza.
- il Direttore di Cantiere, provvederà a far informare tempestivamente i gruppi di lavoro del ripristino del sistema.

5.5.4 INDISPONIBILITÀ DEL SISTEMA DI SOCCORSO 118

In caso di indisponibilità del sistema di soccorso 118, si attiverà la seguente procedura: il Direttore di Cantiere interromperà le lavorazioni che verranno riprese all'arrivo della comunicazione del 118 che ripristina il funzionamento del servizio di soccorso sanitario.

5.5.5 IMPRATICABILITÀ DELLA VIABILITÀ DI ACCESSO INTERNA O ESTERNA AL CANTIERE IN GALLERIA

Nel caso in cui le vie di collegamento tra cantieri di lavoro, gallerie e le strutture di emergenza sanitaria siano interrotte a causa di:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 328 di 397 |

- condizioni meteorologiche sfavorevoli (neve, ghiaccio)
- calamità naturali (frane, allagamenti ecc.)
- impossibilità a garantire i soccorsi da parte del 118
- impossibilità di accesso alla linea A.V.

Informato dell'evento, il Direttore di Cantiere provvederà a far sospendere le lavorazioni ed avviserà il 118 dell'avvenuta interruzione fino al ripristino delle condizioni di sicurezza.

5.6 VERIFICHE, MANUTENZIONI E CONTROLLI SU IMPIANTI E ATTREZZATURE DI EMERGENZA

Allo scopo di avere disponibili e poter utilizzare prontamente le attrezzature e gli impianti predisposti per fronteggiare le emergenze, l'Appaltatore dovrà organizzare un sistema di verifiche, ispezioni e controlli sugli impianti, i mezzi e le attrezzature di emergenza.

Ogni impresa sarà tenuta a segnalare al Direttore di Cantiere tutte le anomalie e i guasti agli impianti ed alle attrezzature di emergenza riscontrati. A sua volta il Direttore di Cantiere attiverà le strutture per la manutenzione ordinaria e straordinaria predisposte.

5.7 PREVENZIONE INCENDI

Nel presente paragrafo vengono riportate le prescrizioni minime che l'Impresa dettaglierà e renderà operative nel suo documento di valutazione.

5.7.1 INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEGLI INCENDI

L'Appaltatore dovrà richiamare con una formazione ed informazione adeguata l'attenzione del personale sul rischio di incendio.

Nel cantiere e nelle aree di lavoro dovranno essere installati mezzi di estinzione incendi costituiti da estintori portatili e/o carrellati, soggetti alle prescritte verifiche. In particolare dovranno essere installati presso le lavorazioni con pericolo di esplosione ed incendio.

Il numero degli estintori, la qualità e la quantità del prodotto estinguente sarà correlata al rischio rappresentato dai materiali combustibili presenti e dalle lavorazioni che possono coinvolgerli.

I mezzi verranno ubicati in zone opportunamente scelte, ben visibili, o comunque ben segnalati da specifica segnaletica, riparati dalle intemperie e da urti accidentali.

Tutto il personale di cantiere sarà addestrato all'uso degli estintori.

In tutte le lavorazioni o depositi per i quali vi sia da temere il rischio di incendio, dovranno essere adottate tutte le misure necessarie alla prevenzione degli stessi, come nei casi seguenti:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 329 di 397 |

- saldatura ossiacetilenica e ad arco elettrico;
- depositi e/o impiego di contenitori di sostanze infiammabili;
- depositi di legname, cartone, materiale plastico, ecc..

L'Appaltatore dovrà perimetrare o segnalare tutti i luoghi che presentino lo specifico rischio di incendio e comunque dovrà essere indicato con appositi segnali il rischio di incendio e la presenza di materiale infiammabile.

Fermo restando il ricorso al Comando dei Vigili del Fuoco, il cui numero telefonico dovrà essere esposto in maniera ben visibile negli uffici, nel cantiere dovranno tenersi a disposizione un adeguato numero di estintori di primo impiego idonei per capacità e sostanza estinguente alla natura e tipo di incendio previsto.

5.7.2 PRECAUZIONI DA ADOTTARE PER AREE PERICOLOSE

L'Appaltatore provvederà che vengano rispettate le seguenti norme:

- dovranno essere allontanati tutti i liquidi infiammabili e combustibili (categoria A-B-C) esistenti nell'area di lavoro, prima dell'inizio dello stesso;
- sarà assolutamente vietato durante le lavorazioni con fiamme libere il trasferimento, il maneggio o il drenaggio di ogni liquido infiammabile o combustibile;
- sarà assolutamente vietata l'apertura di tubazioni o recipienti che possano provocare emissione di vapori e solventi;
- sarà assolutamente vietata la rimozione di fusti di liquidi infiammabili o combustibili, di cilindri di gas infiammabili e il drenaggio di serbatoi;
- tutti i combustibili solidi dovranno essere allontanati almeno 15 metri dal punto dove dovrà essere eseguito il lavoro;
- dove non è possibile eseguire la rimozione dei combustibili solidi, questi dovranno essere protetti con adeguate coperture non infiammabili.

5.8 SUPERAMENTO DELLA SOGLIA DELLE CONCENTRAZIONI DI GAS IN GALLERIA

In funzione delle dimensioni delle bombole in dotazione, l'autonomia degli autorespiratori è di circa 40 minuti.

Nel caso in cui si dovesse registrare un innalzamento della soglia di uno dei gas monitorati attraverso i rilevatori portatili in possesso dei lavoratori, ognuno di essi, dovrà indossare nel più breve tempo possibile, gli autorespiratori collegati alle bombole d'aria.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 330 di 397 |

La ripresa delle lavorazioni potrà avvenire solo dopo aver verificato il ripristino delle condizioni di salubrità dell'ambiente di lavoro secondo le procedure di cui al paragrafo successivo.

Tale verifica dovrà essere condotta utilizzando i rilevatori di gas presenti in corrispondenza di ogni cantiere o posto di lavoro occupato permanentemente dalle persone.

5.8.1 PROCEDURE E NORME COMPORTAMENTALI DEDICATE ALL'UTILIZZO DEGLI APPARECCHI RILEVATORI DI GAS

In corrispondenza di ogni posto di lavoro ove vi sia permanentemente la presenza di personale dovrà essere a disposizione un rilevatore di gas portatile al fine di monitorare il livello dei seguenti gas:

- Ossigeno: O₂;
- Monossido di Carbonio: CO;
- Anidride Solforosa: SO₂;
- Ossido di Azoto: NO;
- Biossido di Azoto: NO₂;

In ogni posto di lavoro dovrà essere presente un Responsabile (SCORTA o PROTEZIONE) il quale avrà il compito di custodire e di portare con se il rilevatore di gas attenendosi alle seguenti disposizioni:

- al raggiungimento della prima soglia di allarme di CO (stabilita in 25 ppm) dovrà darne avviso alle persone facenti parte del posto di lavoro e dovrà porre in opera le azioni necessarie a far rientrare le quantità entro i limiti previsti, facendo ridurre il regime dei motori delle macchine operatrici, ovvero facendoli spegnere. Se, trascorsi 30 minuti primi, pur con le azioni intraprese, il valore di CO dovesse permanere al di sopra di 25 ppm, il responsabile cantiere dovrà comandare l'uscita dalla galleria di tutti i lavoratori ivi occupati;
- al raggiungimento della seconda soglia di allarme di CO (stabilita in 50 ppm) o della soglia di allarme per insufficiente percentuale di ossigeno O₂ nell'aria (minore del 19,5 %) e comunque al superamento della soglia di allarme per picco (STEL) di CO (stabilita in 100 ppm) per un periodo superiore a 15 minuti primi, dovrà dare ordine di indossare gli autorespiratori collegati alle bombole d'aria fisse o portatili e di abbandonare la galleria a tutto il personale ivi presente.

Si ricorda che il limite di 25 ppm è il valore limite di concentrazione mediato nell'arco delle 8 ore giornaliere di lavoro. Tale valore limite sale a 50 ppm se si considera mediato nell'arco delle 4 ore

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 331 di 397 |

giornaliere di lavoro.

5.8.2 VALORI LIMITE

Il valore limite è espresso dalla concentrazione media ponderata dell'esposizione su un periodo di 8 ore di una sostanza sottoforma di gas, di vapore o di materiali in sospensione nell'aria sul luogo di lavoro.

Per esposizione si intende la presenza di un agente chimico nell'aria respirata dal lavoratore. Essa è espressa dalla concentrazione per un periodo di riferimento.

Di seguito sono espressi i valori TLV - TWA ACGIH di concentrazione media sulle 8 ore lavorative per i seguenti agenti:

- Monossido di Carbonio [CO]:25 ppm;
- Anidride Solforosa [SO₂]:2 ppm;
- Idrogeno Solforato [H₂S]:10 ppm;
- Ossido di Azoto [NO]:25 ppm;
- Biossido di Azoto [NO₂]:1 ppm;
- Anidride Carbonica [CO₂]:5.000 ppm;
- Polveri generiche:10 mg/m³ (polveri totali);
- 3 mg/m³ (polveri frazione respirabile);
- Silice cristallina (quarzo alfa):0,05 mg/m³ (frazione respirabile);
- Fumi diesel:0,02 mg/ m³ (frazione respirabile);

ed i valori TLV - STEL ACGIH di concentrazione consentita per non più di 15 minuti primi in 8 ore lavorative per i seguenti agenti:

- Monossido di Carbonio [CO]:100 ppm;
- Anidride Solforosa [SO₂]:5 ppm;
- Idrogeno Solforato [H₂S]:15 ppm;
- Ossido di Azoto [NO]:25 ppm;
- Biossido di Azoto [NO₂]:3 ppm;

Per ciò che riguarda la difesa dalle polveri, i DPI in dotazione alle maestranze consistono in mascherine FFP3 ed occhiali idonei alla protezione degli occhi.

5.9PROCEDURE DI EVACUAZIONE IN GALLERIA IN CASO DI INFORTUNIO

Vengono descritte nel presente capitolo le fasi di ingresso in galleria per la predisposizione del personale al lavoro e, di conseguenza, le procedure che il personale presente all'interno della

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 332 di 397 |

galleria dovrà applicare nel caso in cui sia necessario evacuare dalla galleria stessa a seguito di infortunio.

Saranno descritte le procedure dedicate alla presenza di imprese esecutrici utilizzanti uno o più treni cantiere mobili i quali potranno eseguire lavori diversi.

Le procedure in oggetto, in quanto coinvolgenti tutti i partecipanti, a vario titolo, all'esecuzione dei lavori, saranno poi trasmesse alla Direzione Lavori ed al CEL, nonché alle imprese esecutrici interessate in modo tale che ognuno dei soggetti sopraccitati possa recepirne i contenuti ed applicarli per la parte di propria competenza.

A tal fine, sia il PSC, sia i POS delle singole imprese dovranno contenere in allegato le seguenti procedure.

Inoltre, al fine di rendere esecutive le procedure in oggetto, esse dovranno essere portate a conoscenza delle maestranze e di tutte le persone coinvolte nell'applicazione delle procedure stesse attraverso opportuni spazi informativi e formativi. A testimonianza dell'avvenuta informazione e formazione dei soggetti coinvolti dalla procedura in oggetto, da parte dei relativi responsabili, ogni Ente e Società dovrà fornire prova scritta al CEL.

PROCEDURE DI EMERGENZA IN CASO DI EVACUAZIONE

Le procedure di emergenza in oggetto sono relative alla presenza in galleria di uno o più cantieri mobili autonomi. I cantieri mobili possono essere formati da una o più imprese.

Come già precedentemente accennato, di seguito saranno descritte le fasi di ingresso in galleria e preparazione del sito di lavoro, nonché le procedure secondo le quali sarà necessario operare affinché le condizioni di sicurezza siano garantite in occasione del verificarsi di eventi fortuiti che obblighino le persone ad evacuare dalla galleria.

A tal fine e per gli scopi del presente documento, gli eventi fortuiti che saranno presi ad esempio consisteranno in infortuni lievi e gravi, comunque non risolvibili in sito ed in un successivo ed esclusivo innalzamento delle soglie di concentrazione di gas all'interno della galleria.

5.10 LAVORAZIONI CON UNO O PIÙ CANTIERI MOBILI MOVIMENTATI TRAMITE LOCOMOTORI

Per tutte le lavorazioni interferenti verranno fornite le specifiche prescrizioni e misure di sicurezza da adottare. Limitatamente alle lavorazioni in prossimità delle connessioni con la linea esistente, dovranno avvenire o in regime di interruzione della circolazione oppure a distanza superiore a quella di sicurezza.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 333 di 397 |

I soggetti preposti alla direzione del cantiere ed alla sicurezza dello stesso, ovvero l'Appaltatore, il Direttore dei Lavori, il Coordinatore per l'Esecuzione dei Lavori (CEL) ed il rappresentante del Gestore dell'Infrastruttura (RFI), dovranno definire e formalizzare le modalità applicative della Protezione Cantieri prevista nel PSC prima dell'esecuzione dei lavori da svolgersi in prossimità della linea ferroviaria in esercizio.

In nessun caso vi dovrà essere la possibilità da parte dei lavoratori di attraversare i binari al di fuori delle apposite aperture vigilate: tutti i settori prospicienti i binari in esercizio dovranno essere opportunamente recintate.

CIRCOLAZIONE DEI MEZZI D'OPERA SULLA SEDE FERROVIARIA

Per l'accesso dei mezzi d'opera ferroviari (MOF) da utilizzare per alcune lavorazioni e/o per il trasporto dei materiali lungo linea non raggiungibili con automezzi gommati direttamente dall'esterno, potranno essere disponibili tronchini ubicati nei cantieri AR01 e AR02.. L'ingresso all'impianto e l'utilizzo di tale tronchino dovranno essere preventivamente concordati con il gestore dell'impianto.

La loro circolazione deve avvenire nel rispetto delle prescrizioni di volta in volta emanate in base alla "Istruzione per la circolazione dei mezzi d'opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale" vigente.

Di seguito sono riepilogate le disposizioni generali di cui alla suddetta "Istruzione", rimandando alla consultazione della seconda parte della stessa, per la visione delle "Norme particolari riguardanti le linee telecomandate e singoli impianti in telecomando punto-punto".

I mezzi d'opera possono circolare:

- come treno o in composizione treno;
- in regime di interruzione.

Mezzi d'opera composti come treno

I mezzi d'opera come treno o in composizione treno iscritti nel Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN) possono circolare secondo le norme di esercizio previste per i treni. Sono contraddistinti dal "numero europeo del veicolo" rilasciato dall'ANSF e riportato sulle fiancate del mezzo.

Circolazione in regime d'interruzione

Norme Generali

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 334 di 397 |

In regime di interruzione della circolazione possono circolare i mezzi d'opera iscritti nel Registro Unico dei Mezzi d'Opera (RUMO).

Prima di immettere sulla linea ferroviaria un qualunque mezzo d'opera, bisogna effettuare le seguenti verifiche ed accertarsi delle seguenti istruzioni:

- che il mezzo sia dotato di Carta di Circolazione, Diario di Manutenzione, Libro di Bordo e Manuale di Uso e Manutenzione;
- che le caratteristiche tecniche (velocità, limiti di carico, etc.) e le scadenze manutentive siano riportate sulla targa di identificazione applicata sulla fiancata oppure sul libretto di circolazione;
- che sia interrotta la circolazione anche sul binario attiguo qualora sussistano le seguenti condizioni:
 - interferenza del mezzo d'opera con la sagoma di libero transito del binario attiguo;
 - assenza a bordo del personale addetto alla guida e alla scorta;
- che gli agenti addetti alla guida e/o alla scorta del mezzo d'opera siano in possesso delle necessarie abilitazioni (alla guida e/o alla scorta), che siano muniti di telefono cellulare di servizio funzionante, che abbiano copia del Fascicolo Linee/Fascicolo Orario della linea da percorrere e copia della Prefazione Generale all'Orario di Servizio e di un Fascicolo moduli M40 MdO;
- che il materiale caricato, oltre a non eccedere la portata massima consentita del mezzo d'opera, sia assicurato stabilmente ed equamente ripartito su tutto il piano di carico;
- che il mezzo d'opera non superi con il carico la sagoma di libero transito del binario in affiancamento, in esercizio;
- che i dispositivi mobili (autogrù, piattaforme etc.) quando non utilizzati in fase di lavoro, siano immobilizzati e contenuti nella sagoma di libero transito mediante l'uso di blocchi meccanici;
- che siano usate sponde o contenitori solidali con il mezzo d'opera per il trasporto di materiali sciolti;
- che sia stata data istruzione agli addetti che durante la marcia è proibito salire e scendere dai mezzi d'opera oppure passare da un mezzo all'altro ed è vietato scendere dal mezzo d'opera dalla parte dell'intervia;
- che sia stata controllata l'efficienza dei mezzi di illuminazione e di segnalamento;
- che i mezzi automotori abbiano le necessarie dotazioni di bordo per il segnalamento e la sicurezza:
 - bandiera rossa con asta;
 - lanterna elettrica bilux;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 335 di 397 |

- torcia a fiamma rossa;
- dispositivo di occupazione del circuito di binario;
- fanali e Tabella di coda;
- almeno 2 staffe fermacarro;
- un dispositivo di recupero in caso di soccorso.

Il Mezzi d'opera Ferroviari MOF devono essere dotato di gruppo elettrogeno insonorizzato per l'alimentazione degli impianti di illuminazione presenti sui pianali. L'attrezzature deve essere del tipo insonorizzato e dotato di marmitta catalitica. È obbligatoria comunque la predisposizione di gorgogliatori ad acqua per l'abbattimento dei fumi.

Modalità per la circolazione dei mezzi d'opera ferroviari

La circolazione dei mezzi su ferro rispetterà integralmente le “Istruzioni per la circolazione dei mezzi d'opera” (ICMO) utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, come confermato dalla Disposizione RFI n° 5 del 15 giugno 2011 (v. allegato 6). che qui si intende integralmente richiamata con particolare attenzione agli articoli che seguono:

In conformità all'art. 2 si segnala che l'autorizzazione alla circolazione dei mezzi d'opera delle Imprese Appaltatrici, esclusivamente in regime di interruzione, sulla Rete RFI è disciplinata dalla procedura operativa Direzionale RFI DPR PD IFS 006 A, emessa con Comunicazione Operativa n° 283/RFI dell'11 maggio 2011 (v. allegato 7).

All'art. 5 delle ICMO si identifica cosa si intende per “Circolazione dei mezzi” e si stabiliscono le fasi secondo le quali si effettua la circolazione da e per le località di ricovero, si identifica inoltre l'azione della scorta per la protezione delle aree di attraversamento a PL non presidiate, le azioni del titolare dell'interruzione, ecc.

All'art. 7 delle ICMO si identificano le norme particolari per la Circolazione dei mezzi d'opera di proprietà delle Imprese esecutrici in regime di interruzione.

Tutti i movimenti di manovra dei mezzi d'opera devono sempre avvenire esclusivamente dopo preventivo accordo ed autorizzazione, nei modi regolamentari in uso in RFI, da parte del DC responsabile circolazione nella Stazione interessata.

Ogni qualvolta il DC concede l'autorizzazione all'ingresso in linea dei mezzi d'opera ferroviari, l'utilizzo delle macchine da parte di ciascuna Impresa esecutrice (locomotori, carri svolgibobina,

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 336 di 397 |

macchine in genere, piattine, ecc.) è consentito esclusivamente per lo spostamento delle squadre e dei materiali dalle aree di deposito a quelle operative e viceversa.

L'immissione in linea, sfruttando le Interruzioni Programmate o gli intervalli di orario, potrà avvenire solo dopo aver verificato che il treno indicato come delimitante l'intervallo sia effettivamente transitato. In linea i mezzi d'opera ferroviari saranno tenuti esclusivamente per il tempo strettamente necessario allo svolgimento delle attività, secondo il Cronoprogramma delle lavorazioni consentito dall'interruzione concessa. Al termine i mezzi d'opera saranno ricoverati presso il tronchino assegnato all'Affidataria come sopra indicato.

I convogli di più mezzi su ferro dovranno circolare sempre con marcia a vista nel rispetto dei limiti esistenti sulla linea e in ogni caso, con una velocità non superiore a 30 km/h.

Il personale dell'Impresa esecutrice, incaricato della conduzione dei mezzi d'opera su ferro, deve essere dichiarato idoneo alla mansione da parte del Medico Competente, deve essere in possesso dell'abilitazione, in corso di validità, alle mansioni esecutive di protezione cantieri e di idonea certificazione rilasciata dall'Impresa esecutrice attestante che l'addetto è qualificato alla guida del veicolo da oltre un anno ed è a conoscenza delle caratteristiche del tratto di linea che deve percorrere, pendenza, grado di prestazioni, grado di frenatura, presenza PL, ecc. Tutte le informazioni sulle caratteristiche della Linea dovranno essere sempre assunte a cura dell'Impresa esecutrice dal Fascicolo di linea in vigore alla data di inizio dei lavori. Sarà compito del Capocantiere verificare eventuali modifiche/aggiornamenti di questo documento nel corso dei lavori.

La circolazione dei mezzi su ferro può comunque dare origine a situazioni di rischio che devono essere prevenute mediante specifiche misure di protezione:

Misure di prevenzione

- Richiedere l'organizzazione della protezione cantieri al Responsabile RFI competente di giurisdizione;
- Richiedere la presenza di un Agente di scorta a bordo dei mezzi d'opera su ferro;
- Individuare il tipo di mezzo d'opera più adatto per il trasporto secondo la tipologia dei materiali;
- Rispettare la sagoma limite controllando i materiali e le attrezzature depositate sui pianali dei mezzi d'opera;
- Caricare i materiali sulle piattine senza superare in altezza le spondine;

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 337 di 397 |

- Legare i materiali e le attrezzature che per sagoma e/o per conformazione possono spostarsi durante i trasferimenti;
- Rispettare anche con i materiali e le attrezzature trasportate la sagoma limite in altezza: la distanza dal conduttore elettrico in tensione più vicino non deve essere inferiore a 1,0 m;
- Bloccare saldamente i dispositivi mobili dei mezzi d'opera (gruette, decespugliatori, piattaforme) quando lo stesso MOF non viene utilizzato per le lavorazioni e durante i trasferimenti;
- Rispettare la segnaletica per la normale circolazione e quella collocata per lavori;
- Rispettare la velocità max. di circolazione, 30 km imposta dalla normativa RFI, e marcia a vista in corrispondenza dei PL;
- Controllare, prima dell'immissione in rete, l'efficienza dei dispositivi di sicurezza e di segnalazione (sistema frenante, luci, ecc.);
- Indossare gli indumenti ad alta visibilità e calzature a sfilamento rapido;
- Consentire la sosta inoperosa solo nel tronchino espressamente assegnati a tale scopo;
- Verificare che la geometria del binario rientri nei normali limiti di tolleranza;
- Pulire sistematicamente i mezzi d'opera e sottoporli a regolare manutenzione.

Al termine di ciascuna interruzione della circolazione dei treni per lavori, l'Impresa deve eseguire tutti quei controlli e verifiche necessari affinché la circolazione dei treni possa riprendere sul binario interessato dai lavori senza alcun pregiudizio per la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ferroviario. A conferma di tale adempimento, l'Impresa esecutrice al termine del turno di lavoro giornaliero deve consegnare all'agente del Gestore dell'infrastruttura responsabile della riattivazione della circolazione la seguente dichiarazione scritta: "L'Impresa esecutricedichiara che i lavori consistenti ineseguiti dallo stesso il giorno dalle ore alle oresulla linea trattao nella stazione.... sono stati eseguiti a perfetta regola d'arte e comunque entro le tolleranze ammesse". Tale dichiarazione dovrà essere firmata da persona delegata dall'Impresa esecutrice e controfirmata dal Direttore dei lavori o da persona da lui delegata.

Salire e scendere dai mezzi a veicoli fermi

Non spostarsi sopra i veicoli quando sono in movimento, né passare da un veicolo all'altro, anche quando sono fermi. Non attraversare il convoglio passando sopra o sotto i respingenti.

Non attraversare il binario passando davanti o dietro il convoglio nelle immediate vicinanze della testa o della sua coda. Non attraversare il binario fra due veicoli fermi sullo stesso binario e poco distanti tra di loro. Non introdursi fra due veicoli per agganciarli o sganciarli quando sono in

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 338 di 397 |

movimento entrambi o anche uno solo dei due.

Per entrare ed uscire in mezzo ai veicoli per agganciarli o sganciarli abbassarsi al di sotto dei respingenti dopo essersi assicurati che il convoglio sia completamente fermo e frenato. Prima di operare la sfrenatura del convoglio occorre acquisire l'assicurazione che l'addetto alle operazioni di aggancio/sgancio abbia completato il lavoro e sia uscito dal binario sul quale viene effettuata la composizione o scomposizione del convoglio.

Indossare capi di vestiario aderenti al corpo e che non presentino parti sbottonate o elementi che possono agganciarsi alle parti sporgenti dei veicoli e calzare apposite scarpe a sfilamento rapido.

Sui i binari elettrificati non avvicinarsi mai a distanza inferiore a quella di sicurezza (m. 1 per tensioni fino a 25 KV e m. 3 per tensioni oltre 25 KV e fino a 220 KV) con la persona e gli attrezzi alle condutture e gli isolatori, in quanto sono da ritenere sempre sotto tensione né salire sul tetto, sui terrazzini o sul carico dei mezzi senza aver prima disalimentato la conduttura secondo le modalità stabilite dalla Istruzione Protezione Cantiere (IPC).

Tutti i mezzi in condizione di stazionamento, devono essere riuniti, per quanto possibile in gruppi o colonne, agganciati fra loro, e fermati con il freno serrato e con all'estremità le scarpe fermacarro posizionate per evitare movimenti in ambedue i sensi.

Corretto ricovero dei convogli nella Stazione o nelle aree di lavoro

Il convoglio, giunto nel posto di ricovero assegnato nella Stazione o nelle aree di lavoro, verrà bloccato con l'apposito freno di stazionamento ubicato su ogni elemento di esso.

E' buona norma, altresì, posizionare agli estremi del convoglio appositi cunei tra ruota e binario per un arresto sicuro.

I deviatori delle comunicazioni fra i binari di circolazione (eventuali), ed altri binari devono essere disposti in modo da non permettere ai mezzi in stazionamento di ingombrare, in caso di eventuale spostamento, l'eventuale binario di circolazione.

Infine, dovranno essere ritirate tutte le chiavi di accensione per evitare avviamenti dei motori da parte di persone estranee.

Nei viaggi di trasferimento lungo linea il personale non può stare sui vagoni (piattine) o sulle motoscale, ma deve essere alloggiato negli appositi mezzi (pilotine) o nella cabina del motocarrello.

Qualora non vi sia la possibilità di ospitare tutto il personale nei mezzi sopra indicati, le persone eccedenti dovranno essere trasferite con altri mezzi.

Percorsi lungo la linea ferroviaria

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 339 di 397 |

L'Appaltatore dovrà rendere edotto il proprio personale sui comportamenti e le precauzioni da adottare per gli spostamenti lungo la linea ferroviaria ed in particolare del tassativo divieto, nel recarsi ai posti di lavoro e nel successivo rientro, di percorrere la sede ferroviaria quando, al di fuori della sede stessa, esistano, in prossimità, strade o viottoli ovvero sia possibile raggiungere il posto di lavoro o le immediate vicinanze mediante percorsi alternativi. In mancanza di quanto sopra, dovrà essere data precisa indicazione di utilizzare, quando possibile, gli itinerari di Stazione segnalati individuando altresì i percorsi più brevi che permettano, utilizzando gli stessi, un agevole e sicuro accesso alle aree di lavoro. Laddove, con l'avanzamento dei lavori, gli itinerari di Stazione vengano ad essere interrotti e/o demoliti, sarà cura del Direttore Lavori/CSE coordinarsi con il Responsabile di Impianto e l'Appaltatore per individuare e segnalare i nuovi itinerari che di volta in volta sarà necessario e possibile tracciare. I punti di ingresso degli itinerari all'interno delle aree di lavoro, lungo le recinzioni di separazione delle stesse aree dai binari in esercizio, dovranno essere individuati con lo stesso criterio del percorso più breve, sia di attraversamento che di parallelismo ai binari, non interferente con gli enti di piazzale (deviatoi, apparati di segnalamento, alimentazione elettrica, etc.).

Ove le condizioni di cui sopra non sussistano o non siano attuabili e si renda, quindi, inevitabile percorrere tratti di sede ferroviaria, l'Appaltatore dovrà portare a conoscenza del personale, dandone formale evidenza alla Direzione dei Lavori, l'assoluto divieto di impegnare il binario e l'obbligo tassativo di mantenersi, comunque, a distanze dalla più vicina rotaia non inferiori a quelle previste dalle leggi, regolamenti, disposizioni ed istruzioni e in particolare dalla Istruzione per la Protezione dei Cantieri.

Gestione dell'uscita dalla galleria da parte dei treni cantiere per l'immissione sui binari in esercizio

L'uscita dei convogli in condizioni normali fino all'immissione sui binari in esercizio dovrà avvenire in composizione bloccata ricongiungendo i diversi treni cantiere presenti in galleria. Una volta che tutti i treni cantiere saranno stati ricongiunti, il convoglio si muoverà fino all'uscita con il successivo carico della scorta, nella eventualità che la scorta non sia già a bordo del convoglio.

A questo punto, una volta salita la scorta, il convoglio potrà immettersi definitivamente sui binari in esercizio.

Nel caso in cui un solo treno cantiere dovesse uscire dalla galleria, sarà obbligatorio comandare l'uscita di tutto il convoglio a meno che non sia disponibile un'altra scorta. Lo scambio tra le scorte dovrà avvenire prima dell'immissione sui binari in esercizio.

Nel caso di uscita del convoglio senza immissione su binari in esercizio, non sarà necessario che la

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 340 di 397 |

scorta sia presente sul convoglio.

Al fine di non lasciare in galleria mezzi senza locomotori e/o condotta, è invece necessario procedere al ricongiungimento dei mezzi costituenti il treno cantiere che dovranno uscire.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 341 di 397 |

6 IL CANTIERE E L'AMBIENTE ESTERNO

In aggiunta ai rischi propri della fase lavorativa, cui sono esposti gli addetti ai lavori durante la realizzazione delle opere e di cui si parlerà nel successivo Volume II, lo svolgimento dei lavori induce i seguenti rischi nei raffronti dell'ambiente esterno:

- rischi che l'ambiente esterno trasmette nei confronti del cantiere.
- rischi che il cantiere trasmette verso l'ambiente esterno.

In questo capitolo, sulla scorta della documentazione progettuale e dei sopralluoghi effettuati, vengono fornite le informazioni e le considerazioni in merito.

6.1 RISCHI TRASMESSI DALL'AMBIENTE ESTERNO AL CANTIERE

Le protezioni e le misure di sicurezza, da adottare contro i rischi provenienti dall'ambiente esterno al cantiere, vengono valutate in relazione ai seguenti fattori:

- presenza di insediamenti limitrofi residenziali e/o produttivi;
- residuati bellici inesplosi;
- esercizio ferroviario;
- agenti atmosferici;
- igiene delle aree di lavoro;
- presenza di reti di sottoservizi;
- linee elettriche aeree;
- caratterizzazione geologica e geotecnica dei terreni;
- presenza di traffico veicolare esterno;
- presenza di agenti inquinanti (rumore, polveri, fumi, scarichi,...).

Nei successivi paragrafi si riportano le sole prescrizioni specifiche relative ai cantieri ed alle lavorazioni previste nel presente PSC. Per le misure organizzative e prescrittive di carattere globale e comune si rimanda a quanto disposto nel paragrafo 3.1 della Sezione Generale.

6.1.1 INSEDIAMENTI LIMITROFI RESIDENZIALI E/O PRODUTTIVI

Per la sicurezza dei lavoratori e degli utenti, come già prescritto, tutte le aree interessate dai lavori dovranno essere delimitate con idonee recinzioni, atte ad impedire l'accesso o l'attività di privati all'interno dei cantieri.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 342 di 397 |

L'accesso involontario di non addetti ai lavori nelle zone interne alle aree di cantiere dovrà essere impedito mediante recinzioni robuste e durature, munite di scritte ricordanti il divieto di accesso e di segnali di pericolo.

Per le parti di cantiere che hanno una estensione progressiva, od una occupazione limitata nel tempo, dovranno essere adottati provvedimenti che seguano l'andamento dei lavori e che comprendano, a seconda dei casi, mezzi materiali di segregazione e segnalazione oppure uomini con funzione di segnalatori o sorveglianti.

Recinzioni, sbarramenti, scritte, segnali e protezioni dovranno essere di natura tale da risultare costantemente ben visibili. Ove non risulti sufficiente l'illuminazione naturale si dovrà ricorrere a quella artificiale, che deve comunque essere prevista per le ore notturne.

I cancelli d'ingresso verranno sempre tenuti chiusi nelle ore diurne lavorative. Saranno invece serrati con catena e lucchetti di sicurezza la sera, nei giorni festivi o durante eventuali periodi di fermo del cantiere.

L'accesso principale dovrà essere presidiato da personale di cantiere, al quale verranno date debite istruzioni circa le modalità di accesso all'area costruttiva, da parte di mezzi e di persone.

Nei giorni festivi e nei periodi di chiusura per ferie l'intera zona interessata dai lavori verrà controllata dallo stesso servizio di sorveglianza del cantiere.

Istruzioni per gli addetti

Le recinzioni, le delimitazioni e le segnalazioni dovranno essere tenute in efficienza per tutta la durata dei lavori.

Qualora, per esigenze lavorative, si renda necessario rimuovere in tutto od in parte tali protezioni, dovrà essere previsto un sistema alternativo di protezione consistente, ad esempio, nella sorveglianza continua delle aperture al fine di non consentire l'accesso di estranei ai luoghi di lavoro. I sistemi di protezione dovranno essere ripristinati non appena vengano a cessare i motivi della loro rimozione e comunque sempre prima di sospendere la sorveglianza alternativa, anche se conseguenza delle pause di lavoro.

Fino al completamento delle protezioni per il passaggio o lo stazionamento di pubblico accanto ai posti di lavoro, la zona esposta a rischio di caduta accidentale di materiale dall'alto deve essere delimitata e/o sorvegliata al fine di evitare il passaggio di persone e/o mezzi.

| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 343 di 397 |

6.1.2 PRODUZIONE DI EMISSIONI INQUINANTI

La presenza del cantiere può facilmente causare la produzione di rumore, vibrazioni, polveri, fumi, gas, vapori, scarichi, ecc.

Per tale aspetto ci si dovrà attenere alle prescrizioni riportate nel PAC (Piano Ambientale di Cantierizzazione). In particolare, per quanto attengono le esposizioni legate ad aspetti di inquinamento acustico e produzione di polveri.

Per quest'ultimo l'Appaltatore deve provvedere a limitare la diffusione delle particelle polverose nell'ambiente; pertanto, provvederà a:

- Irrorare le aree di deposito provvisorio dei detriti con acqua e mantenere i materiali coperti, al fine di evitare il sollevamento delle polveri.
- Coprire con teli di plastica i cassoni degli autocarri, prima dell'uscita dalle aree di cantiere, verificando che gli stessi siano ben fissati sulle sponde e che non ci sia alcuna possibilità di sollevamento delle polveri né di caduta di materiali
- Far eseguire il lavaggio delle ruote dei mezzi d'opera adibiti a movimenti di terra per evitare l'insudiciamento delle strade. A tal proposito si segnala che in cantiere è stata prevista un'area per il lavaggio delle ruote degli autocarri.

Anche le aree di stoccaggio dei materiali dovranno essere irrorate oppure coperte mediante teli ben fissati, al fine di evitare il sollevamento delle polveri. In particolare nei casi in cui si debbano adottare sistemi di contenimento, quali teli antipolvere, essi dovranno essere posizionati il più possibile vicino alla fonte.

Vale inoltre il divieto di bruciare residui di lavorazioni e/o imballaggi che provochino l'immissione nell'aria di fumi o gas, così come non si dovranno manomettere i dispositivi di scarico degli automezzi o dei mezzi d'opera impiegati nei lavori.

Nel cantiere in esame possono venire prodotti i rifiuti di seguito descritti:

1. Materiali di risulta degli scavi;
2. Materiali di risulta da dismissione di materiali di armamento e trazione elettrica;
3. Imballi e contenitori di materie prime;
4. Residui di vernici, solventi, collanti

Gli stessi dovranno essere sottoposti a test di cessione per verificare la tipologia di discarica idonea per il conferimento a norma di legge.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 344 di 397 |

I rifiuti speciali (imballaggi, legname, contenitori) ed i rifiuti pericolosi (residui di vernici, collanti, solventi) in attesa di essere conferiti ad Imprese trasportatrici abilitate per il loro conferimento a discarica o per smaltimento, verranno temporaneamente depositati in modo ordinato in appositi spazi, adeguatamente attrezzati e perimetrati, individuati all'interno del cantiere. Dovranno pertanto essere presenti zone per lo stoccaggio di terre e di macerie, cassonetti in cui conferire i rifiuti assimilabili agli urbani, ed appositi contenitori in cui conferire eventuali rifiuti speciali e/o pericolosi.

6.1.3 RESIDUATI BELLICI INESPLOSI

Nell'ambito dell'appalto oggetto del presente PSC è prevista la Bonifica da Ordigni Bellici, che interesserà le aree soggette a qualunque attività che comporti movimenti di terreno, scavi e allestimento di cantieri.

Sarà di tipo "superficiale" sulla totalità delle suddette aree e di tipo "profonda" laddove siano previsti scavi di profondità superiore ad 1.00m.

Le misure di prevenzione delle attività che concorrono alla realizzazione delle opere di bonifica sono state descritte in precedenza, nello specifico capitolo.

Le aree soggette a bonifica non potranno essere utilizzate finché la Direzione Genio Militare non avrà provveduto ad effettuare i necessari accertamenti per il rilascio del verbale di constatazione, copia del quale sarà conservata nella documentazione per la sicurezza in cantiere ed a fine lavori, allegata al Fascicolo.

6.1.4 ESERCIZIO FERROVIARIO

In generale tutte le lavorazioni riguardanti le opere di scavalco o le esecuzioni di parti d'opera prossime alla LS o alla variante già realizzata del Raddoppio Bicocca-Catenanuova, che non potranno essere eseguite nel rispetto delle distanze minime di sicurezza previste dal binario in esercizio, dovranno essere eseguite in regime di interruzione notturna dell'esercizio (IPO).

In particolare, si riportano di seguito le lavorazioni principali, relative a ciascun tratto delle linee di progetto, che dovranno essere eseguite in regime di interruzione notturna dell'esercizio, specificando che esse avranno durate coerenti alle tempistiche riportate nel Programma Lavori.

Per il lotto 1.1 riguardante gli interventi nella zona della nuova stazione di Fontanarossa, per vicinanza alla linea in esercizio, tali soggezioni riguardano la realizzazione di:

- adeguamento sede ferroviaria esistente dal km 0+00,00 a km 0+775;

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 345 di 397 |

- lavorazioni all'interno della stazione stessa quali realizzazione dei cordoli dei marciapiedi (esistenti da ampliare) e pensiline.

Relativamente al lotto 2, tratto di interrimento line PA-CT, le attività da eseguire in IPO riguardano la realizzazione del:

- ammorsamento del nuovo rilevato RI02 alla sede esistente.

Per la realizzazione della sede ferroviaria della bretella CT-SR e del fascio A/P si prevedono interventi in IPO per la realizzazione di:

- muro MU05 in sx, per realizzazione dei micropali;
- ammorsamento di nuovi rilevati RI03 e RI04 su sede esistente, nonché delle opere idrauliche inerenti;
- ammorsamento del rilevato RI06 su sede esistente, nonché delle opere idrauliche inerenti;

Per il tratto della bretella di collegamento fascio A/P Interporto si prevedono interventi in IPO per la realizzazione di:

- ammorsamento del rilevato provvisorio RI09 e contenimento.

Per quanto riguarda le opere di scavalco interferenti, si utilizzeranno lavorazioni in IPO per la realizzazione della paratia di micropali di protezione alla ferrovia esistente e successivamente alla realizzazione dell'impalcato dello scavalco IV01, cavalcaferrovia da realizzare all'interno dell'intervento della nuova viabilità NV08.

In regime di IPO avverranno anche i trasferimenti del treno cantiere necessari alla realizzazione della sovrastruttura ferroviaria e del relativo attrezzaggio tecnologico, sia per quanto riguarda tutta la nuova linea e le bretelle, sia per quanto riguarda il Terminal Merci.

Si rimanda per ulteriori approfondimenti agli specifici elaborati progettuali e, in particolare, al programma generale delle soggezioni all'esercizio ferroviario.

6.1.4.1 FASI REALIZZATIVE

La macrofase funzionale 1 prevede i seguenti interventi:

- realizzazione della stazione di Fontanarossa, attualmente fermata nella configurazione inerziale, con III binario
- di precedenza ed allungamento dei marciapiedi esistente a 250 metri
- interrimento del tratto di linea interferente con la pista aeroportuale e realizzazione della bretella Catania –
- Siracusa

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 346 di 397 |

- realizzazione bretella Palermo – Catania
- fascio arrivi/partenza in prima fase funzionale light (1 binario di corsa e 3 binari di fascio)

FASI REALIZZATIVE

Fase 1

Nella fase 1 si prevede la costruzione ed attivazione di un collegamento provvisorio tra la linea per Siracusa e l'impianto merci di Bicocca al fine di liberare il sedime dell'attuale linea per la realizzazione di un'opera idraulica. Si realizza parte del binario pari e dispari di collegamento tra il fascio A/P e l'interporto di Bicocca, senza interferire con l'esercizio ferroviario. Nella fermata di Fontanarossa vengono adeguati i marciapiedi a 250 metri e si realizza il binario di precedenza dispari, che però non viene ancora allacciato. Sulla linea Bicocca-Palermo, in prossimità delle comunicazioni pari/dispari di uscita dell'impianto di Bicocca, vengono realizzati due allacci provvisori disponibili ad uso cantiere. Grazie a questi collegamenti si possono costruire le due bretelle di collegamento:

- Semplice binario lato Siracusa con fascio arrivi/partenze di prima fase con 3 binari di precedenza
- Doppio binario lato Catania con realizzazione dell'interramento della linea in prossimità dell'allungamento della pista dell'aeroporto

Fase 2

Quando parte dell'opera idraulica, necessaria tra il futuro fascio A/P e lo scalo merci, risulta ultimata si può procedere a prolungare il collegamento definitivo non interferente con le lavorazioni. Viene realizzata un'opera stradale interrata, per predisporre il sedime per l'asta di manovra da 750 metri. In queste fase si possono completare le lavorazioni non interferenti con l'esercizio, iniziate nella fase precedente. Non sono previste attivazioni.

Fase 3

In questa fase si prevede l'attivazione dei seguenti allacci:

- Collegamento tra la linea Palermo-Motta e la linea per Siracusa, in prossimità dell'impianto Bicocca
- Collegamento tra la linea Palermo-Motta e la bretella per Catania, in prossimità dell'impianto Bicocca
- Allaccio della nuova linea per Siracusa con la linea storica, lato Siracusa

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 347 di 397 |

- Allaccio provvisorio del fascio A/P con lo scalo merci. Si allunga parte del binario dispari di collegamento del fascio A/P con l'interporto.
- Si attiva la nuova stazione di Fontanarossa con il binario di precedenza dispari e le due comunicazioni di ingresso/uscita impianto. Si allaccia la bretella per Catania alla linea storica in prossimità della nuova stazione Fontanarossa

In questa fase si prevede la demolizione della stazione viaggiatori di Bicocca, vengono ripristinati i collegamenti

tra fascio A/P e fascio SIS con lo scalo merci con collegamenti provvisori e dove possibile definitivi. Si realizza l'asta di manovra di 450 metri e della relativa radice di uscita.

Fase 4

Vengono demoliti i binari XIV, XV e XVI del fascio 1° scalo per il liberare il sedime e realizzare i binari di collegamento tra la radice della nuova asta di manovra e il fascio 1° scalo. Una comunicazione esistente viene mantenuta e trasformata in tronchino di sicurezza per proteggere i movimenti dal fascio verso l'asta stessa.

Fase 5

In questa fase si realizza la radice lato Siracusa dell'interporto di Bicocca di prima fase funzionale, allacciata al binario dispari di collegamento con il fascio A/P. Si modifica la radice lato Siracusa di SIS, predisponendola in configurazione finale ma senza allacciarla.

Demolizione parziale dei binari X, XI, XII e XIII del fascio di 1° scalo per liberare il sedime necessario alla realizzazione del collegamento tra la radice dell'asta di manovra realizzata in fase 3 e il fascio 1° scalo.

Demolizione parziale dei binari V,VI,VII, VIII e IX del fascio merci, al fine di liberare il sedime destinato all'allungamento della pista dell'aeroporto di Catania che potrà essere realizzata dalla fase successiva.

Fase 6

Realizzazione della radice SIS lato Catania, senza allacciarla al fascio esistente. Si allaccia il binario dispari di collegamento tra il fascio A/P con binario di circolazione e viene demolito il collegamento provvisorio con il binario pari, utilizzato nelle fasi precedenti per accedere all'impianto merci. Si completa il collegamento del binario pari del fascio A/P con la nuova radice SIS lato Siracusa, realizzata nella fase precedente.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 348 di 397 |

Fase 7

Nella settima fase si allaccia la radice SIS lato Catania, predisposta nella fase precedente. Inoltre, in questa fase vengono previste le demolizioni di alcuni binari dell'impianto merci esistente di Bicocca, al fine di liberare il sedime necessario al completamento dei binari della prima fase funzionale dell'interporto di Bicocca, nello specifico si prevedono:

- Demolizione I, II, III, IV, V,VI tronchi e I, II e III passanti del fascio 2° scalo.
- Demolizione fascio 3° e parte 4° scalo lato mare.

Fase 8

Nell'ottava fase viene completata la realizzazione dei binari Fascio Container ed realizzato l'allaccio della radice interporto di 1^ fase con il fascio 1° scalo. Le aste del piano caricatore a servizio del fabbricato esistente vengono rese tronche anche lato Palermo e collegate tramite l'inserimento di una comunicazione tra I asta di manovra e II asta di manovra lato SR con relativi tronchini di sicurezza.

Fase 9

La fase 9 è prevista in macrofase 2.

Nel seguito si riporta il programma generale delle soggezioni all'esercizio ferroviario:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 350 di 397 |

6.1.4.2 PRESCRIZIONI DOVUTE AI RISCHI LEGATI ALLA PRESENZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

Le misure di sicurezza che l'Impresa esecutrice dovrà rispettare per l'esecuzione dei lavori interferenti con l'esercizio ferroviario sono indicate nella L.191/74 e nel suo Regolamento di attuazione - DPR 469/79, nella Istruzione per la protezione dei cantieri IPC aggiornata alle ultime disposizioni RFI, come richiamate (in maniera indicativa e non esclusiva) nella Sezione Generale del PSC, nel Regolamento per la circolazione dei treni (RCT) nonché nel Decreto ANSF e s.m.i.

Le mansioni di carattere dispositivo di cui alla suddetta Istruzione per la protezione dei cantieri saranno svolte da agenti del Gestore dell'Infrastruttura incaricati a tale scopo, mediante disposizioni scritte. Le mansioni esecutive di tale protezione devono essere assolte dal personale dipendente dall'Impresa, in possesso dei prescritti requisiti fisici e dell'apposita abilitazione rilasciata dal Gestore dell'infrastruttura. I nominativi degli addetti alla protezione cantieri, preventivamente accettati dal Direttore dei Lavori, sentito il Gestore dell'infrastruttura, saranno resi noti all'Appaltatore e alle Imprese Esecutrici con comunicazione scritta e, soltanto tra questi, l'Appaltatore e le Imprese Esecutrici, di volta in volta, dovranno scegliere il personale necessario, numericamente stabilito, per le esigenze, anche straordinarie, della protezione.

L'Appaltatore e le Imprese Esecutrici hanno l'onere di dare evidenza al Coordinatore per l'Esecuzione dei Lavori, che l'organizzazione della protezione dei cantieri di lavoro sia debitamente documentata e registrata e che siano state rispettate le modalità previste per le comunicazioni d'obbligo per lavori relativi a impianti sotto tensione o di sicurezza e segnalamento. Le Imprese esecutrici, in ogni caso, dovranno attenersi alle disposizioni che di volta in volta verranno impartite da RFI per l'organizzazione della protezione cantieri. Il personale impegnato dovrà essere formato ed informato sui rischi presenti nell'ambito ferroviario. Nei casi prescritti è obbligatoria la presenza di personale dell'Impresa abilitato alle mansioni esecutive di Protezione Cantieri.

I rischi dovuti alla permanenza e allo spostamento sulla sede sono principalmente:

- Rischio di investimento da treni in transito e da mezzi operativi su ferro in manovra e/o utilizzati da altre Imprese;
- Rischio di elettrocuzione;
- Rischio di incuneamento dei piedi o degli arti superiori fra l'ago e il contrago dei deviatori manovrati elettricamente a distanza, in corrispondenza degli scambi;
- Rischio di scivolamento su superfici sdruciolevoli, con particolare riferimento alle traverse ove normalmente sostano i locomotori diesel;

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 351 di 397 |

- Rischio rumore.

I lavori all'infrastruttura ferroviaria che comportano almeno una delle seguenti soggezioni alla circolazione dei treni:

- occupazione con attrezzature, mezzi o uomini, del binario o della zona ad esso adiacente, fino alle seguenti distanze dalla più vicina rotaia (art. 10 IPC):
 - metri 1,50 per velocità non superiori a 140 km/h;
 - metri 1,55 per velocità non superiori a 160 km/h;
 - metri 1,65 per velocità non superiori a 180 km/h;
 - metri 1,75 per velocità non superiori a 200 km/h;
 - metri 2,15 per velocità non superiori a 250 km/h;
 - metri 2,70 per velocità non superiori a 300 km/h;
- possibile interferenza tra attrezzature di lavoro e la sagoma di libero transito del binario;
- indebolimento e discontinuità del binario e, più in generale, della sede ferroviaria;

devono essere effettuati in assenza di circolazione dei treni, secondo modalità stabilite da RFI in relazione al tipo di linea, alla natura del lavoro e alle attrezzature utilizzate, applicando la IPC. Tali modalità devono prevedere:

- l'interruzione del binario o la protezione del tratto interessato dai lavori, rispetto al movimento dei treni, con un segnale di 1^a categoria disposto a via impedita. Sulle linee attrezzate con ERTMS, SCMT oppure SSC la protezione potrà essere svolta con segnale di arresto a mano (bandiera rossa/luce rossa) da parte di un agente e con il sussidio di un punto informativo (coppia di boe) del sottosistema di terra che comandi l'arresto del treno in caso di superamento del segnale stesso. Nelle località di servizio (Stazioni, Fermate, PM, PC, etc.) munite di dispositivi per il blocco degli itinerari e degli istradamenti (sistemi di esclusione di zona), effettuare la protezione del binario, utilizzando tali apparati. L'ingresso di un treno nella tratta protetta deve poter essere autorizzato solo quando la linea risulterà sgombra da attrezzature, mezzi e personale.
- l'interruzione della circolazione anche sugli eventuali binari adiacenti a quello interessato dai lavori. La circolazione su tali binari adiacenti potrà essere mantenuta qualora, all'interno di una fascia compresa tra l'area interessata dai lavori e la distanza minima dai binari adiacenti in esercizio, valutata in funzione della Vmax della tratta (art. 10 IPC), il confine da non oltrepassare venga individuato e reso chiaramente percepibile agli addetti, eventualmente anche mediante la posa di barriere rimovibili o di delimitazioni, comunque di altezza non interferente con il profilo minimo degli ostacoli (PMO) determinato dal Gabarit ammesso sulla linea oppure utilizzando a tale scopo la rotaia interna del binario di lavoro (interrotto),

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 352 di 397 |

opportunamente evidenziata. La posa/tracciamento del confine invalicabile avverrà in regime di interruzione sia del binario di lavoro che di quelli adiacenti. Completata tale operazione, sui binari adiacenti potrà essere ripristinato l'esercizio. In alternativa potrà essere attuato il regime di protezione su avvistamento con agente di copertura.

Le attività di breve durata, con tempi di liberazione del binario praticamente nullo (ricerca guasti, verifica collegamenti, verifica apparecchiature etc.) possono essere eseguite adottando la Procedura di protezione su avvistamento, come descritta all'art.16 delle IPC.

Saranno inoltre rispettate le seguenti prescrizioni comportamentali:

- Identificare i cantieri di lavoro in conformità a quanto stabilito dall'art. 75 del Regolamento sui segnali.
- Delimitare e segnalare le aree di lavoro con le recinzioni previste dal presente PSC.
- Tutto il personale operante in Piazzale o lungo linea dovrà indossare indumenti ad alta visibilità almeno di classe 2, atti a diversificare il personale addetto alle lavorazioni dal quello addetto alla protezione cantiere. In particolare si adotterà il colore giallo per il personale con mansioni di protezione cantiere ed il colore arancione per le maestranze. Tale misura consentirà agli operatori di percepire con chiarezza e con maggiore immediatezza gli ordini impartiti dal personale con mansioni esecutive di protezione cantiere. La distinzione dei colori, così come prescritta, segue un criterio non formalizzato ma usualmente applicato nell'ambito dei lavori ferroviari. Le calzature dovranno essere del tipo a slacciamento rapido e il casco di protezione dovrà essere indossato sempre e comunque anche se apparentemente non risulti evidente il rischio di caduta oggetti dall'alto.
- Il personale che circola in prossimità dei binari in esercizio con la presenza dell'agente organizzatore della protezione cantieri deve obbedire prontamente a tutte le segnalazioni che impongono l'allontanamento dal binario e il ricovero dei materiali sulle banchine laterali alla linea (e mai nelle intervie di piena linea).
- Non sostare in mezzo ai binari e nell'intervia, se non strettamente necessario per esigenze di lavoro e previa autorizzazione dell'addetto con mansioni esecutive di protezione cantiere.
- Tutte le attività di movimentazione materiali e attrezzature di cantiere, per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro attraversando i binari, dovranno avvenire in regime di Interruzione della circolazione, con modalità preventivamente concordate con la Direzione Lavori e con RFI e tali da garantire il rispetto delle IPC.
- I materiali e le attrezzature di lavoro non devono essere depositati in prossimità dei binari in esercizio ne tanto meno a distanza inferiore a quella di sicurezza e devono essere allontanati a fine turno.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 353 di 397 |

- I transiti di mezzi d'opera ferroviari saranno regolamentati da RFI e svolti seguendo le prescrizioni di volta in volta emanate dallo stesso Gestore dell'infrastruttura, in ottemperanza alla "Istruzione per la circolazione dei mezzi d'opera utilizzati per la costruzione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale".
- Il personale adibito alla conduzione dei mezzi d'opera ferroviari dovrà essere opportunamente abilitato in funzione delle mansioni che dovrà svolgere ed essere istruito sulle caratteristiche del mezzo ferroviario. Sarà inoltre portato a conoscenza dei dati relativi alle tratte di binario interessate dalla circolazione (pendenze, gradi di frenatura ecc.).
- Un preposto deve essere nominato con il compito di verificare che a fine turno tutte le attrezzature ed i materiali utilizzati siano stati allontanati dalle aree di lavoro e che sia stata effettuata la pulizia di tali aree.
- Tutti gli addetti ai lavori devono essere ben informati e avere sempre ben presente che, durante il lavoro, facilmente possono risultare compromesse anche parzialmente le condizioni elettriche o meccaniche che conferiscono sicurezza all'impianto, determinando situazioni di pericolo non solo per chi lavora, ma anche per la regolarità e la sicurezza di marcia dei treni.

Il regime di esecuzione dei lavori in un cantiere può variare nel corso di una stessa giornata lavorativa, in rapporto sia all'andamento della circolazione sia alle fasi organizzative dei lavori stessi. L'agente incaricato dell'organizzazione della protezione del cantiere deve provvedere affinché in ciascuna fase condotta con diverso regime siano tempestivamente messi in atto tutti gli adempimenti prescritti per ciascuno di essi, secondo quanto disposto nella IPC vigente.

L'agente al quale è stata concessa l'interruzione deve assicurarsi che il treno che delimita, o precede l'inizio dell'interruzione stessa sia effettivamente transitato, prima di iniziare qualsiasi lavoro sulla linea, di fare togliere la tensione o di fare circolare treni materiali o carrelli; egli deve inoltre avvisare dell'interruzione tutto il personale dipendente interessato.

Il titolare dell'interruzione deve inoltre provvedere, sulla base di precisi accordi presi preventivamente, a disciplinare l'eventuale contemporanea circolazione di treni, carrelli e macchinari, affinché essa possa avvenire senza reciproco intralcio, tenuto conto degli altri impegni a cui è soggetto il binario per effetto dei lavori in corso.

Protezione dal rischio di investimento

Le Imprese esecutrici devono considerare che alcune attività comportano che si operi in presenza di traffico ferroviario con conseguente rischio di investimento e folgorazione. Tale rischio è ancora più accentuato in caso di mancato rispetto delle prescrizioni dell'agente di protezione del cantiere

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 354 di 397 |

di lavoro o per invasione della sagoma limite del binario in esercizio a causa della mancata installazione delle delimitazioni o delle recinzioni dell'area di lavoro.

Prima di accedere alla sede ferroviaria devono essere presi accordi con il Responsabile della Struttura organizzativa o con il Capo Impianto competente per giurisdizione e/o per tipologia di attività (es. Capo Tronco, Capo Zona IS, Capo Zona TE, Capo Zona TLC). Per tutte le lavorazioni assoggettate a preventiva autorizzazione, si dovrà considerare che:

- Il DM/DCO deve essere informato per iscritto della riscontrata presenza di attrezzature, materiali o ingombri lungo linea e sui percorsi pedonali da utilizzare nell'ambito della Stazione di competenza;
- La permanenza sui piazzali ferroviari deve limitarsi esclusivamente alla zona interessata all'intervento. Le Imprese esecutrici devono comunque operare nelle aree loro assegnate, sia in ambito di piazzale che lungo linea. E' fatto assoluto divieto a tutti gli addetti di spostare arbitrariamente il fronte di avanzamento;

Oltre alle misure e alle prescrizioni espостe per la protezione dal rischio di investimento da rotabili, di magnitudo elevata quando si percorre la sede ferroviaria a piedi, gli addetti ai lavori devono essere edotti sulle seguenti procedure da rispettare:

- I percorsi delle maestranze nei piazzali ferroviari sono regolamentati dalla Legge 191/74, artt. 6 – 8 e dal Regolamento DPR 469/79. Gli stradelli sono solo quelli autorizzati con O.d.S. che riportano i luoghi ove sono espостe e visionabili le planimetrie indicanti gli itinerari idonei a spostarsi con sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili. I percorsi, riportati in colore verde sulle apposite planimetrie denominate "Itinerari di sicurezza", sono di norma espостe nei locali del Dirigente Movimento. Su tali planimetrie sono riportate anche le precauzioni da osservare per gli accessi alle varie intervie esistenti nell'impianto, in funzione della loro larghezza.
- L'accesso alle aree di piazzale più esterne assimilabili a tratti di piena linea da parte del personale avverrà normalmente via ferro, con mezzi d'opera ferroviari, per le attività in interruzione programmata, nel rigoroso rispetto delle prescrizioni ICMO. Per le attività diurne in stazione si utilizzeranno i sottopassi e, oltre il limite dei marciapiedi, gli itinerari di sicurezza in Stazione, previa richiesta dell'organizzazione della protezione cantiere ad RFI.
- Raggiunta l'area di lavoro non è consentito operare o spostarsi al di fuori dell'area assegnata che sarà identificata con segnali di avvertimento del rischio di treni in transito e di divieto assoluto di attraversare i binari.

- Nel percorrere i sentieri, gli addetti devono mantenersi a distanza di sicurezza in funzione delle velocità di circolazione dei treni e nella tratta interessata dai lavori.
- Non sostare in mezzo ai binari e nell'intervista, se non strettamente necessario per esigenze di lavoro e previa autorizzazione dell'agente organizzatore della protezione cantiere di RFI.

L'Affidataria dovrà informare il proprio personale e quello delle Imprese esecutrici del tassativo divieto di percorrere la sovrastruttura ferroviaria, nel recarsi a piedi ai posti di lavoro lungo linea o di piazzale e nel successivo rientro.

Le squadre che opereranno nei piazzali e lungo linea dovranno indossare giubbetti ad alta visibilità atti a distinguere il personale addetto alle lavorazioni da quello impegnato nella protezione cantiere.

Protezione dal rischio di elettrocuzione

Altro fattore di rischio di magnitudo elevata nel contesto ferroviario è rappresentato dal rischio di folgorazione per la presenza dei conduttori della linea di contatto, degli alimentatori e delle altre linee elettriche, dentro e fuori la sede ferroviaria, che debbono essere considerati permanentemente sotto tensione.

Per la protezione del personale da questo rischio le Imprese sono obbligate allo scrupoloso rispetto delle disposizioni previste degli artt. 83 e 117 del D.Lgs 81/08 e s.m.i., con distanze minime che non devono essere inferiori a quanto indicato nella tabella 1 dell'allegato IX al medesimo D.Lgs, sottoriportata, riguardante le distanze di sicurezza da parti attive di linee elettriche e di impianti elettrici non protette o non sufficientemente protette.

| Un (kV) | D (m) |
|-------------------------|--------------|
| ≤ 1 | 3 |
| 1 < Un ≤ 30 | 3,5 |
| 30 < Un ≤ 132 | 5 |
| > 132 | 7 |

Nel caso in cui esista la possibilità di avvicinarsi sia pure accidentalmente a linee in tensione, a distanza inferiore a quella consentita, è necessario, previa segnalazione e consenso dell'Esercente le linee elettriche e prima dell'inizio dei lavori, provvedere a mettere in atto adeguate protezioni atte ad evitare accidentali contatti o pericolosi avvicinamenti ai conduttori delle linee stesse quali: barriere di protezione per evitare contatti laterali con le linee; sbarramenti sul terreno e portali limitatori di altezza per il passaggio sotto la linea dei mezzi d'opera. Le barriere di protezione dovranno essere invalicabili e poste a distanza non inferiore a cinque metri dalle linee in tensione.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 356 di 397 |

La deroga alle distanze di cui alla tabella 1 dell'allegato IX al D.Lgs 81/08 e s.m.i. può essere concessa, ai sensi di quanto previsto dalla Legge 26 Aprile 1974 n. 191 e del relativo Regolamento di attuazione D.P.R. n. 469 del 1/6/1979 (distanza minima da rispettare pari a 1 m per tensioni fino a 25 KV, 3 m per tensioni oltre 25 KV e fino a 220 KV), a condizione che il datore di lavoro documenti che il personale assegnato a tali mansioni sia formato sui rischi connessi ai lavori in prossimità di linee ed apparecchiature in tensione ed informato sulle misure da osservare nelle diverse aree di cantiere per la protezione dal rischio di folgorazione.

Le Imprese esecutrici dichiareranno di aver preso precisa conoscenza e di impegnarsi a rispettare tutte le istruzioni e le norme di sicurezza emanate da RFI per l'esercizio delle linee elettriche. Qualora si renda comunque necessario intervenire a distanze inferiori a quelle consentite, si dovrà preventivamente provvedere alla disalimentazione e messa a terra di tutte le linee ed apparecchiature interessate. In tal caso, occorrerà richiedere l'intervento del personale della manutenzione, in possesso della prescritta abilitazione, che effettuerà lo scambio dei moduli di tolta tensione con il Dirigente Operativo della Trazione Elettrica (DOTE), secondo la Disposizione n. 29 del 15 giugno 2006 (v. allegato 8).

I rapporti con l'Agente della manutenzione in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di tolta tensione vanno curati con i Moduli M.40 o M.100b, rispettivamente dall'agente titolare dell'interruzione, quando si operi anche in regime di interruzione, o da un agente incaricato della manutenzione, quando non occorra interrompere la circolazione.

I citati agenti dovranno anche curare i rapporti con l'operatore designato dall'Impresa esecutrice circa le comunicazioni di effettuata disalimentazione e rimessa in tensione delle linee elettriche interessate dai lavori stessi, mediante il Modulo Man. 6.05.

Di conseguenza, prima di dare inizio ai lavori e dopo aver richiesto e ottenuto dal DM/DCO la conferma dell'interruzione della circolazione dei treni, l'agente titolare dell'interruzione (o l'agente incaricato della manutenzione, nel caso in cui i lavori possano essere eseguiti senza ricorso ad interruzioni della circolazione) dovrà richiedere all'Agente della manutenzione, in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di tolta tensione, la tolta tensione indicando i tratti delle linee elettriche interessate e la relativa durata, mediante il Modulo M.40 o M.100b.

L'Agente della manutenzione, in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di tolta tensione, provvederà alla disalimentazione dei tratti di linee elettriche interessate e alla loro messa in sicurezza con l'applicazione dei dispositivi di corto circuito, a monte e a valle della zona di lavoro. Mediante Modulo M.40 o M.100b, egli confermerà all'Agente titolare dell'interruzione (o all'Agente incaricato della manutenzione) l'avvenuta disalimentazione, messa a terra e

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 357 di 397 |

protezione delle linee elettriche, i tratti di linea disalimentati, l'esclusione di eventuali sostegni cui afferiscono linee sotto tensione ed i periodi orari previsti di disalimentazione.

Per l'esecuzione dei lavori da parte delle Imprese esecutrici, dopo l'avvenuta comunicazione di tolta tensione da parte dell'agente della manutenzione, in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di tolta tensione, sarà rispettata la seguente procedura:

- L'Agente titolare dell'interruzione (o l'Agente incaricato della manutenzione), a mezzo del Modulo Man. 6.05, dovrà avvisare dell'avvenuta disalimentazione l'addetto designato dell'Impresa esecutrice che, in segno di presa d'atto, dovrà compilare la parte del modulo di sua spettanza e firmare.
- Solo dopo aver ricevuto il predetto Modulo Man. 6.05 l'addetto designato dall'Impresa esecutrice potrà dare inizio ai lavori che richiedono la tolta tensione. Terminati i lavori, l'addetto designato dall'Impresa esecutrice restituirà all'Agente titolare dell'interruzione (o all'Agente incaricato della manutenzione) lo stesso Modulo Man. 6.05 con il benestare scritto per la rialimentazione degli impianti.
- Solo dopo aver ricevuto il Modulo Man. 6.05 dall'addetto designato dall'Impresa esecutrice, l'Agente titolare dell'interruzione (o l'Agente incaricato della manutenzione) potrà richiedere all'Agente della manutenzione, in possesso della prescritta abilitazione per lo scambio dei moduli di tolta tensione, la rialimentazione dei tratti di linea disalimentati, utilizzando il modulo M.40 o modulo M.100b.

Misure di prevenzione

Durante le operazioni di carico e scarico di materiali lungo tratti di linee elettrificate, mantenersi a distanza di sicurezza dalla linea aerea in tensione. È pertanto vietato salire sul tetto di mezzi d'opera presenti su binari elettrificati per i quali non si abbia la certezza dell'avvenuta procedura di tolta tensione della linea aerea di TE.

Nel sotto passare i fili delle linee elettriche con pertiche, pali, scale ed altri oggetti molto lunghi, si dovrà avere cura di tenerli convenientemente abbassati per evitare qualsiasi possibilità di contatto. È vietato circolare con autogrù il cui braccio non è completamente abbassato: esso, infatti, dovrà essere bloccato sia in senso orizzontale sia verticale in modo da non poter interessare nei suoi movimenti sia la sagoma di libero transito del binario in affiancamento, che le linee di trazione elettrica sovrastanti.

In questi casi, l'Impresa esecutrice dovrà comunque utilizzare macchine telescopiche munite di dispositivo di blocco automatico del braccio meccanico ed informare gli operatori sulla distanza

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 358 di 397 |

di sicurezza da rispettare. L'area di manovra dovrà essere libera e l'operatore dovrà disporre sempre della totale visibilità per il raggio di azione della macchina.

Nel corso dell'intero ciclo operativo devono essere rispettate le distanze di sicurezza prescritte dall'All. IX del D.Lgs 81/08 e s.m.i. Qualora si rendesse comunque necessario intervenire a distanze inferiori a quelle consentite, dovrà essere preventivamente richiesta la disalimentazione e la messa a terra a cura del capo TE.

Protezione dal rischio di incuneamento

Gli addetti impegnati in prossimità dei deviatori centralizzati devono porre la massima attenzione a non trovarsi con i piedi o con le mani tra ago discosto e relativo contrago. Nel caso in cui ciò non fosse possibile, il Direttore di Cantiere dovrà prendere precisi accordi con il DM/DCO affinché i deviatori interessati non vengano accidentalmente manovrati durante le attività. Per controllare il gioco esistente nei deviatori tra ago accosto e relativo contrago devono essere utilizzati spessori adeguati. Nello spostarsi nei piazzali è vietato attraversare i binari in prossimità dei deviatori manovrati a distanza.

Gli addetti devono indossare obbligatoriamente calzatura di sicurezza a sfilamento rapido. Si deve inoltre porre attenzione che i tacchi delle scarpe non si incastrino tra rotaia e controrotaia nei passaggi a raso e nelle scanalature dei cuori degli scambi

Protezione dal rischio di scivolamento

Gli spostamenti a piedi nei piazzali e lungo linea ferroviari devono avvenire percorrendo gli stradelli che affiancano i binari rispettando la distanza di sicurezza, calcolata in funzione della Vmax della tratta. È fatto divieto di poggiare i piedi su traverse che possono essere coperte da olio o grasso rilasciato accidentalmente da locomotori, esponendo al rischio di caduta per scivolamento.

Protezione dal rischio rumore

La rumorosità esistente nei piazzali ferroviari, dovuta alla normale attività che in essi si svolge, è variabile nel tempo, raggiungendo valori massimi all'atto del passaggio di un treno con itinerario di libero transito (e quindi in piena velocità), oltre che a variare da impianto ad impianto. Le misurazioni effettuate storicamente, indicano che la rumorosità di fondo dei piazzali ferroviari è inferiore a LEQ di 65 dB(A).

In piena linea la rumorosità di fondo è quella della campagna circostante, con punte al passaggio dei treni e valori dipendenti dalla velocità e dal tracciato. Tali punte possono raggiungere valori elevati (sono stati misurati anche valori di 92 dB(A), per tempi di esposizione brevi (circa un

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 359 di 397 |

minuto per ciascun treno). Le Imprese sono obbligate a tener conto di tali valori di esposizione ai fini del calcolo del LepD e LepW relativo al proprio personale.

Devono essere forniti al personale di protezione cantiere mezzi di segnalazione acustica, di potenza sonora adeguata e tale da poter essere percepita anche in condizioni atmosferiche sfavorevoli, la cui intensità sia tale da sovrastare i rumori del cantiere. I mezzi di segnalazione scelti dal Datore di Lavoro dovranno essere confermati dal Direttore dei lavori e/o dal Coordinatore per l'esecuzione, previa intesa con gli addetti alle mansioni esecutive di protezione cantieri. La protezione dell'udito, auricolari o cuffie, sarà concordata con il Medico Competente solo se risulta necessaria a seguito di valutazione analitica effettuata con i criteri dettati dall'art. 190 e seguenti del D. Lgs. 81/2008 s.m.i.

6.1.5 AGENTI ATMOSFERICI

Gran parte degli interventi sono svolti in aree scoperte e saranno quindi soggette alla variabilità delle condizioni metereologiche.

Per scongiurare rischi da fulminazione dovuti a scariche atmosferiche, si ritiene opportuno predisporre, in ogni area di cantiere fisso, un adeguato impianto di protezione. All'Appaltatore è fatta salva tale prescrizione solo in seguito a valutazione negativa, effettuata da un professionista abilitato, sulla necessità di protezione delle strutture presenti.

In presenza di nubifragi o temporali, devono essere sospese le operazioni o a contatto con grandi masse metalliche (pali TE, rotaie, gabbie d'armatura, ecc.), o di manipolazione di materiali facilmente infiammabili od esplosivi o, infine, su linee elettriche aeree.

In presenza di vento devono essere sospesi i lavori di movimentazione di materiali o di attrezzature in corso di svolgimento nei pressi di binari in esercizio o di linee elettriche aeree. Gli apparecchi di sollevamento, in ogni caso, non possono essere utilizzati in presenza di venti superiori ai 60 km/h.

Particolare attenzione va fatta in presenza di nebbia; le operazioni di movimentazione dei carrelli all'interno delle aree di lavoro devono essere accompagnate dall'azionamento degli avvisatori acustici che segnalano in assenza di visibilità la presenza dei carrelli stessi.

In presenza di nebbia devono essere sospese inoltre tutte quelle eventuali attività svolte mediante liberazione del binario su avvistamento (delimitazione preventiva e lo smobilizzo dei cantieri e delle aree di lavorazione).

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 360 di 397 |

6.1.6 IGIENE DELLE AREE DI LAVORO

Prima dell'installazione dei cantieri si dovrà procedere alle operazioni preliminari di pulizia di tutte le zone interessate dai lavori.

6.1.7 RETI DI SOTTOSERVIZI

Le reti di sottoservizi interferenti con i lavori sono state censite ed individuate nella relativa relazione di progetto, in sede di CdS si dovrà avere ulteriore evidenza di quanto non determinato nell'attuale fase progettuale.

L'Appaltatore dovrà contattare gli Enti Gestori ed accordarsi con gli stessi per programmare, pianificare e coordinare gli interventi di spostamento temporaneo o definitivo dei sottoservizi (a cura degli Enti) con la realizzazione delle opere.

6.1.8 LINEE ELETTRICHE AEREE

Le linee elettriche aeree, dovranno essere adeguatamente segnalate, ad esempio utilizzando nastro bicolore in plastica.

Qualora esista la possibilità di avvicinarsi, sia pure accidentalmente, a linee in tensione a distanza inferiore a quella consentita (ml 1,00 per linee elettriche fino a 25 KV e ml 3,00 per linee elettriche fino a 220KV, laddove sia applicabile la L. 26/4/74, n. 191, mentre all'esterno delle aree ferroviarie si applica il D.Lgs. 81/08 con le seguenti distanze minime: 3 m per linee elettriche sino a 1 KV, 3,5 m. sino a 15 KV, 5 m. sino a 132 KV e 7 m per tensioni sino a 380 KV) si devono rispettare almeno una delle seguenti precauzioni:

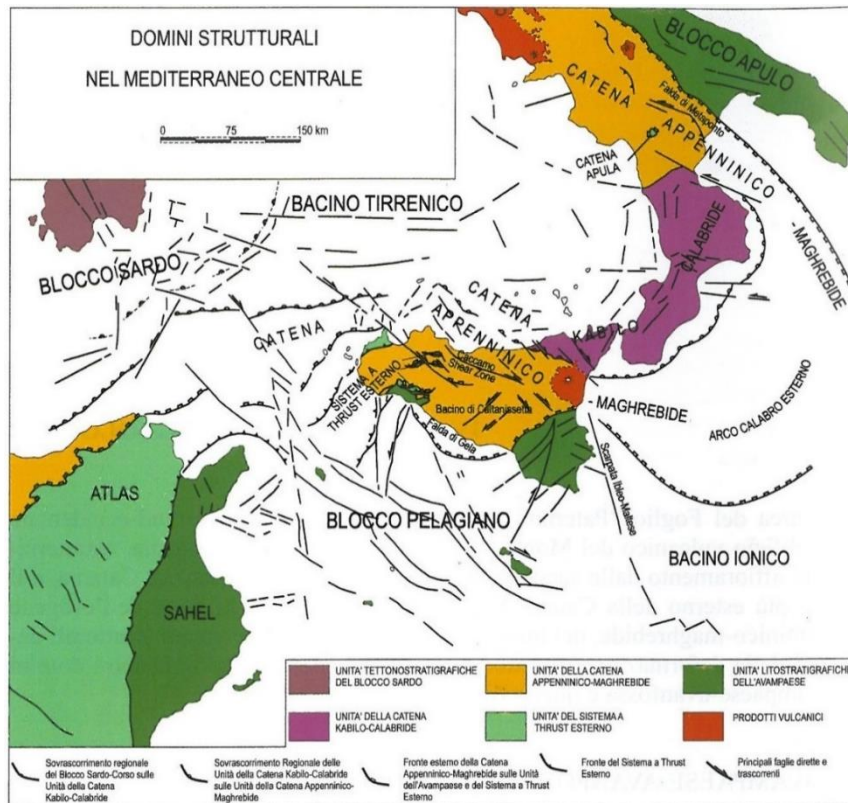
- mettere fuori tensione ed in sicurezza le parti attive per tutta la durata dei lavori;
- posizionare ostacoli rigidi che impediscano l'avvicinamento alle parti attive;
- tenere in permanenza, persone, macchine operatrici, apparecchi di sollevamento, ponteggi ed ogni altra attrezzatura a distanza di sicurezza.

La distanza di sicurezza deve essere tale che non possano avvenire contatti diretti o scariche pericolose per le persone tenendo conto del tipo di lavoro, delle attrezzature usate e delle tensioni presenti.

Tutte le operazioni da svolgere, anche se temporaneamente, a distanza inferiore a quella consentita dovranno avvenire in regime di toltensione.

6.1.9 CARATTERIZZAZIONE GEOLOGICA E IDROGEOLOGICA DEI TERRENI

Il territorio siciliano presenta una conformazione geologica s.l. piuttosto articolata e complessa, strettamente legata ai differenti processi geodinamici e morfoevolutivi che si sono verificati nell'area durante il Quaternario (Lentini et al. 1991; Finetti et al. 1996; Monaco et al. 2000, 2002), quali l'attività vulcano-tettonica, le variazioni del livello marino e l'attività antropica.



Domini strutturali ed elementi tettonici nel Mediterraneo centrale (da Lentini et al. 1995, modificato).

Dal punto di vista geologico, le principali strutture che caratterizzano la Sicilia sono (Amodio-Morelli et al. 1976; Lentini et al. 1995; Catalano et al. 1996; Finetti et al. 1996; Monaco et al. 2000):

l'**Avampaese Ibleo**, affiorante nei settori Sud-orientali dell'isola e caratterizzato da una potente successione carbonatica meso-cenozoica, con ripetute intercalazioni di vulcaniti basiche (Patacca et al. 1979; Lentini et al. 1984);

l'**Avanfossa Gela-Catania**, affiorante nella porzione orientale della Sicilia e costituita da una spessa successione sedimentaria tardo-cenozoica, parzialmente sepolta sotto le coltri alloctone del sistema frontale della catena (Ogniben 1969; Di Geronimo et al. 1978; Lentini 1982; Torelli et al. 1998);

la **Catena Appenninico-Maghrebide**, affiorante nella porzione settentrionale dell'isola e costituita da sequenze meso-cenozoiche sia di piattaforma sia di bacino, con le relative coperture

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 362 di 397 |

flyschoidi mioceniche (Ogniben 1969; Amodio-Morelli et al. 1976; Mostardini & Merlini 1986; Cello et al. 1989; Catalano et al. 1996; Monaco et al. 1998);

la **Catena Kabilo-Calabride**, affiorante nei settori Nord-orientali della Sicilia e caratterizzata da un basamento metamorfico di vario grado con le relative coperture sedimentarie meso-cenozoiche, cui si associano le unità ofiolitifere del Complesso Liguride (Ogniben 1969; Amodio-Morelli et al. 1976; Bonardi et al. 1982; Tansi et al. 2007).

Nella sua complessità, il paesaggio fisico della Sicilia è quindi il risultato di una complessa interazione di diversi fattori geologici, tettonici, geomorfologici e climatici che, nel corso del tempo, hanno interessato l'area in esame in maniera differente (Lentini et al. 1995; Finetti et al. 1996; Monaco et al. 2000). Nello specifico, l'area di studio ricade nella porzione più orientale dell'isola siciliana, al limite tra il fronte più esterno della Catena Appenninico-Maghrebide ed il dominio dell'Avanfossa Gela-Catania (Lentini et al. 1995; Catalano et al. 1996; Finetti et al. 1996; Monaco et al. 2000; Monaco & De Guidi 2006). Tale settore risulta caratterizzato dalla presenza del Monte Etna, un imponente vulcano composito quaternario derivante dall'accumulo di lave e depositi piroclastici (Monaco et al. 2010) eruttati durante gli ultimi 200 ka (Gillot et al. 1994).

La Catena Appenninico-Maghrebide è costituita da un sistema a *thrust* pellicolare con vergenza verso SE nel tratto siculo-maghrebide e ENE in quello appenninico (Monaco et al. 2000; Carbone et al. 2010). Il sistema comprende sequenze meso-cenozoiche sia di piattaforma sia di bacino, con spesse coperture flyschoidi mioceniche probabilmente appartenenti ad un paleomargine afro-adriatico (Ogniben 1969; Amodio-Morelli et al. 1976; Mostardini & Merlini 1986; Catalano et al. 1996; Monaco et al. 1998; Catalano et al. 2009). Queste ultime formano differenti orizzonti tettonici sovrapposti e sono interpretabili, essenzialmente, come il prodotto della deposizione di detrito quarzoso sia all'interno del dominio di avanfossa che all'interno di bacini di avampaese di età oligocenica-inframiocenica (Carbone et al. 2007; Catalano et al. 2009).

Tale catena è quindi costituita da una serie di falde più o meno alloctone, totalmente sovrapposte sul Sistema a *Thrust* Esterno (Carbone et al. 2010). Al suo interno, le Unità Sicilidi che ricoprono la porzione sommitale della pila risultano derivanti dal Bacino Alpino-Tetideo che separava il margine europeo dal blocco panormide (Finetti et al. 2005; Carbone et al. 2010), e sono interpretabili come i resti di un cuneo d'accrezione oceanico sovrascorso fino al raggiungimento dell'attuale fronte della catena (Catalano et al. 2009). Ulteriori sequenze oceaniche, riconoscibili nelle unità tettoniche più esterne, invece, sono riferibili al dominio di crosta oceanica, che rappresenta la porzione subdotta dell'originario bacino ionico (Finetti 2005).

L'Avanfossa Gela-Catania, invece, è rappresentata da una depressione tettonica neogenico-quaternaria delimitata da faglie orientate circa NE-SW (Carbone et al. 1982). La copertura

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 363 di 397 |

sedimentaria presente all'interno del bacino non è originata unicamente da apporti detritici delle zone di catena, ma mostra caratteri litologici simili a quelli delle successioni plio-quadernarie delle aree di avampese (Carbone et al. 1982; Bianchi et al. 1987). Una parte della successione plio-pleistocenica di avanfossa è sepolta al di sotto delle coltri alloctone dell'orogene appenninico-maghrebide (Ogniben 1969; Di Geronimo et al. 1978), mentre un'altra porzione si è depositata al tetto dell'alloctono durante le ultime fasi di migrazione verso Sud (Torelli et al. 1998).

Nel settore di studio affiorano in discordanza stratigrafica sulle unità geologiche più antiche i Depositi continentali quadernari composti da sette differenti unità continentali quadernarie, ampiamente affioranti in tutta l'area di studio. Tali depositi poggiano in discordanza stratigrafica sulle unità geologiche più antiche e risultano parzialmente eteropici ai coevi Depositi continentali quadernari. Tali depositi sono formati da depositi alluvionali riferibile all'intervallo Attuale - Pleistocene superiore, da depositi eluvio-colluviali di età ascrivibile all'Olocene tardo – Attuale e da riporti antropici attuali.

Lungo la costa ionica si rinvengono i Depositi marini e costieri appresentati da tre distinte unità marine e transizionali quadernarie. Tali depositi poggiano in discordanza stratigrafica sulle unità geologiche più antiche e risultano parzialmente eteropici ai coevi Depositi continentali quadernari e sono ascrivibili all'intervallo Attuale-Olocene.

Il substrato geologico è formato da Depositi di avanfossa pleistocenici. Questi depositi sono formati da tre differenti successioni marine, transizionali e continentali, localmente affioranti nella porzione nord-occidentale dell'area di studio, lungo i rilievi collinari che bordano la Piana di Catania. All'interno della depressione morfo-strutturale, invece, tali successioni sono sempre ricoperte da depositi quadernari di origine marina e continentale. In particolare, il substrato geologico è formato dalle Ghiaie di Monte Tiriti interamente ascrivibili al Pleistocene medio, dalle Sabbie e ghiaie di Villaggio San Giorgio interamente riferibile al Pleistocene medio e dalla Formazione delle Argille Grigio-azzurre ascrivibile al periodo Pleistocene inferiore – Pleistocene medio.

Per un ulteriore e maggiore dettaglio si rimanda agli elaborati progettuali

6.1.10 TRAFFICO VEICOLARE ESTERNO

Le interferenze con la viabilità ordinaria sono prevalentemente identificabili con la fase di trasporto dei materiali da e per il cantiere, che avverrà attraverso strade pubbliche.

Al fine di ridurre i rischi è necessario posizionare, all'ingresso dei cantieri e nelle immediate vicinanze degli stessi, cartelli segnalatori di avvertimento e di divieto di accesso. Inoltre, tutte le

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 364 di 397 |

viabilità interessate al raggiungimento dell'area, comprese quelle limitrofe, verranno segnalate con appositi cartelli stradali posti su paletti.

La segnaletica stradale da porre in opera dovrà essere concordata con gli Uffici preposti dei comuni interessati ed essere conforme a quanto previsto dal Codice della Strada.

Gli addetti ai cantieri non potranno in alcun caso, anche a titolo temporaneo, autorizzare accessi, transiti, soste o manovre ad automezzi di privati nelle aree destinate ai cantieri.

Il personale dovrà essere informato di non avere alcun diritto a concedere deroghe ai suddetti patti e che eventuali richieste dovranno essere rinviate al soggetto incaricato.

Le eventuali deroghe dovranno preliminarmente essere presentate per approvazione al CSE nell'ambito dei singoli POS.

6.1.11 AGENTI INQUINANTI (RUMORE, POLVERI, FUMI, SCARICHI,...)

Nelle vicinanze delle aree di cantiere non sono presenti insediamenti che producono polveri, fumi, gas, vapori, scarichi.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 365 di 397 |

6.2 RISCHI TRASMESSI DAL CANTIERE ALL'AMBIENTE ESTERNO

Gli elementi interni al cantiere che possono costituire un rischio anche per l'ambiente esterno, vengono valutati in relazione ai seguenti fattori:

- presenza del cantiere;
- produzione di emissioni inquinanti;
- presenza di agenti potenzialmente inquinanti il suolo e le acque;
- traffico;
- presenza di materiali pericolosi;
- interferenza con linea ferroviaria in esercizio.

Nei successivi paragrafi si riportano le sole prescrizioni specifiche relative ai cantieri ed alle lavorazioni previste nel presente PSC. Per le misure organizzative e prescrittive di carattere globale e comune si rimanda a quanto disposto nel paragrafo 3.2 della Sezione Generale.

6.2.1 PRESENZA DEL CANTIERE

La presenza stessa del cantiere rappresenta un rischio cui sarebbero esposti tutti i non addetti che, non adeguatamente protetti, formati ed informati sui rischi presenti dovessero trovarsi in prossimità dei lavori.

Misure di prevenzione

L'accesso involontario di non addetti ai lavori nelle zone interne alle aree di cantiere dovrà essere impedito mediante recinzioni robuste e durature, munite di scritte ricordanti il divieto di accesso e di segnali di pericolo.

Qualora, per la natura dell'ambiente o per l'estensione dell'area di cantiere, non fosse realizzabile la recinzione completa, sarà necessario provvedere almeno ad apporre sbarramenti e segnalazioni in corrispondenza delle eventuali vie di accesso alla zona proibita, nonché recinzioni in corrispondenza dei luoghi di lavoro fissi, degli impianti e dei depositi che possano costituire pericolo.

Per le parti di cantiere che hanno una estensione progressiva od una occupazione limitata nel tempo, dovranno essere adottati provvedimenti che seguano l'andamento dei lavori e che comprendano, a seconda dei casi, mezzi materiali di segregazione e segnalazione oppure uomini con funzione di segnalatori o sorveglianti. Qualora fosse possibile il passaggio o lo stazionamento di pubblico accanto ai posti di lavoro, debbono essere adottate misure per impedire la caduta di oggetti e materiali nonché protezioni per l'arresto degli stessi. Recinzioni, sbarramenti, scritte,

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 366 di 397 |

segnali e protezioni dovranno essere di natura tale da risultare costantemente ben visibili. Ove non risulti sufficiente l'illuminazione naturale si dovrà ricorrere a quella artificiale, che deve comunque essere prevista per le ore notturne.

I cancelli d'ingresso verranno sempre tenuti sorvegliati o chiusi nelle ore diurne lavorative. Saranno invece chiusi con catena e lucchetti di sicurezza la sera, nei giorni festivi o durante eventuali periodi di fermo del cantiere.

L'accesso principale dovrà essere presidiato da personale di cantiere, al quale verranno date debite istruzioni circa le modalità di accesso all'area costruttiva, da parte di mezzi e di persone.

Nei giorni festivi e nei periodi di chiusura per ferie l'intera zona interessata dai lavori verrà controllata dallo stesso servizio di sorveglianza del cantiere.

Istruzioni per gli addetti

Le recinzioni, le delimitazioni e le segnalazioni dovranno essere tenute in efficienza per tutta la durata dei lavori.

Qualora, per esigenze lavorative, si renda necessario rimuovere in tutto od in parte tali protezioni, dovrà essere previsto un sistema alternativo di protezione consistente, ad esempio, nella sorveglianza continua delle aperture al fine di non consentire l'accesso di estranei ai luoghi di lavoro. I sistemi di protezione dovranno essere ripristinati non appena vengano a cessare i motivi della loro rimozione e comunque sempre prima di sospendere la sorveglianza alternativa, anche se conseguenza delle pause di lavoro.

Fino al completamento delle protezioni per il passaggio o lo stazionamento di pubblico accanto ai posti di lavoro, la zona esposta a rischio di caduta accidentale di materiale dall'alto deve essere delimitata e/o sorvegliata al fine di evitare il passaggio di persone e/o mezzi.

6.2.2 PRODUZIONE DI EMISSIONI INQUINANTI

La presenza dei cantieri può facilmente causare la produzione di rumore, vibrazioni, polveri, fumi, gas, vapori, scarichi, ecc.

Produzione di inquinamento acustico – vibrazioni

I lavori oggetto d'appalto non sono programmati nelle vicinanze di edifici di civile abitazione o simili, ma all'interno di aree ferroviarie, pertanto i principali recettori esposti al rumore sono essenzialmente i fruitori dei servizi di stazione.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 367 di 397 |

In ogni modo durante l'uso di attrezzature o durante l'esecuzione di attività particolarmente rumorose, l'Appaltatore dovrà verificare, tramite idonei rilevatori, che non si verifichino esposizioni superiori a 87dB.

In caso di superamento di tali limiti dovranno essere informate le competenti autorità, per l'adozione delle conseguenti misure di prevenzione. Gli interventi di mitigazione consisteranno nella riduzione del livello di esposizione (da realizzarsi ad esempio allontanando i recettori mediante delimitazione delle aree prospicienti i lavori) o nella riduzione del tempo di esposizione (organizzando idonei turni di lavoro).

Produzione di polveri

Nell'ambito dei lavori oggetto d'appalto le attività che principalmente rappresentano una prevedibile produzione di polveri sono l'accumulo del pietrisco nelle aree di cantiere; in tali casi dovranno adottarsi idonee misure per ridurre il particolato in sospensione, che dovranno consistere nella bagnatura periodica e programmata dei materiali trattati e delle piste percorse dai mezzi d'opera.

Nei casi in cui si debbano adottare sistemi di contenimento quali teli antipolvere (lavorazioni in prossimità delle banchine), essi dovranno essere posizionati il più possibile vicino alla fonte.

Produzione di fumi - gas – vapori

Vale il divieto di bruciare residui di lavorazioni e/o imballaggi che provochino l'immissione nell'aria di fumi o gas, così come non si dovranno manomettere i dispositivi di scarico degli automezzi o dei mezzi d'opera impiegati nei lavori.

Produzione di rifiuti

La gestione dei rifiuti, da effettuarsi a cura dell'Appaltatore, dovrà perseguire gli obiettivi di minimizzazione della produzione, del recupero e del corretto smaltimento di quanto prodotto.

In ottemperanza alle modalità di gestione riportate nella Sezione Generale, i rifiuti di lavorazione dovranno quindi essere raccolti ed ordinati considerando i residui che possono essere reimpiegati (terra, macerie, pietrisco), i rifiuti speciali (imballaggi, legname, contenitori) ed i rifiuti pericolosi e quelli tossico nocivi (residui di vernici, solventi, collanti).

In attesa di essere conferiti ad Imprese trasportatrici abilitate per il loro conferimento in discarica o per smaltimento, verranno temporaneamente depositati in modo ordinato in appositi spazi, adeguatamente attrezzati e perimetrati, individuati all'interno di ciascuna area di cantiere.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 368 di 397 |

In ognuna di esse dovrà quindi essere presente una zona per lo stoccaggio di terre e di macerie, uno scarrabile in cui conferire i rifiuti assimilabili ai rifiuti urbani ed un apposito fusto in cui conferire eventuali rifiuti speciali.

6.2.3 AGENTI POTENZIALMENTE INQUINANTI IL SUOLO E LE ACQUE

Le aree di stoccaggio di materiali provenienti da demolizioni dovranno essere adeguatamente impermeabilizzate. Le acque di lavorazione o di lavaggio in eccesso dovranno essere convenientemente depurate prima di essere immesse nell'ambiente circostante (canali, corsi d'acqua, bacini). Le vasche di lavaggio degli automezzi dovranno a tal fine essere dotate di impianti di separazione degli olii.

6.2.4 TRAFFICO

La circolazione stradale di mezzi pesanti provenienti o diretti ai cantieri presenta una componente di rischio, identificabile nella possibilità di investimento di persone o mezzi estranei ai lavori. I rischi principali potranno verificarsi durante le manovre di ingresso e/o uscita dagli accessi dalla viabilità pubblica. Pertanto, oltre alla segnalazione delle aree di cantiere con idonea cartellonistica nonché segnaletica orizzontale da realizzarsi lungo la viabilità di accesso pubblica e di proprietà RFI, in accordo con quanto previsto dal Codice della Strada ed atta ad indicare il transito di mezzi pesanti, in corrispondenza degli ingressi del cantiere si prescrive che l'entrata e l'uscita dei mezzi da e per le aree di cantiere siano dirette da un addetto con il compito di segnalare al traffico stradale le manovre dei mezzi.

Sarà cura dell'Appaltatore prevedere il lavaggio delle ruote dei mezzi all'uscita dai cantieri prima dell'immissione sulla viabilità ordinaria.

Per la specifica organizzazione della circolazione di uomini e mezzi all'interno delle aree di cantiere si vedano invece gli appositi paragrafi su viabilità ed accessi nel capitolo di descrizione delle aree stesse.

Il traffico da e per le aree di cantiere, sarà concordato dall'appaltatore con le Autorità competenti.

6.2.5 PRESENZA DI MATERIALI ESPLOSIVI O INFIAMMABILI

Le aree di conservazione di tali materiali dovranno essere adeguatamente identificate e delimitate.

6.2.6 INTERFERENZA CON LINEA FERROVIARIA IN ESERCIZIO

Si veda §6.1.4.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 369 di 397 |

Tutte le attività dovranno essere svolte nel rispetto delle Istruzioni per la Protezione dei cantieri di lavoro. Nessuna iniziativa personale potrà essere presa dall'appaltatore, dai subappaltatori e dai singoli operatori in cantiere. Le attività quotidiane dovranno essere preventivamente programmate, procedurate e verbalizzate a mezzo di apposite riunioni di coordinamento, verbali e Ordini di Servizio.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 370 di 397 |

7 INDIVIDUAZIONE DELLE FASI LAVORATIVE CRITICHE E PRESCRIZIONI DI COORDINAMENTO

7.1 CRITERI GENERALI DI COORDINAMENTO

Per ridurre i rischi connessi alla presenza contemporanea di più lavorazioni nell'area costruttiva sono necessarie azioni di coordinamento, che devono essere promosse ed organizzate dal Coordinatore in fase di Esecuzione ed attuate da tutte le ditte operanti.

Si tratta sostanzialmente di procedure riguardanti particolari momenti dello sviluppo dei lavori, quali ad esempio l'inizio delle attività, l'ingresso di nuove ditte operanti o l'esecuzione di lavorazioni per le quali il programma lavori presenti sovrapposizioni non evitabili.

Tali azioni si esplicitano principalmente nell'attività di informazione delle imprese e nella verifica della corretta applicazione delle misure preventive individuate.

7.2 RIUNIONI DI COORDINAMENTO ED INFORMAZIONE

In accordo con l'art. 3 del D. Lgs. 81/08, l'Appaltatore promuoverà il coordinamento degli interventi di informazione, prevenzione e protezione con i propri addetti che effettuano lavorazioni interferenti al fine di evitare che l'attività dell'uno esponga a pericolo l'incolumità dei dipendenti dell'altro.

L'obbligo delle riunioni di coordinamento fra gli attori impegnati alla realizzazione di varie opere nel contesto territoriale, costituisce fase fondamentale del presente PSC.

Fattore determinante dell'attività di coordinamento propria dell'Appaltatore è il flusso delle informazioni che deve essere garantito dall'inizio alla fine dei lavori. Il puntuale scambio delle informazioni deve permettere di aggiornare i provvedimenti di protezione che si rendono ulteriormente necessari a causa delle modifiche intervenute in corso d'opera e di aggiornare la valutazione dei rischi con le relative misure di sicurezza.

Lo scambio di informazioni sulle attività di ogni interveniente all'operazione (programma lavori, natura dei lavori, vincoli particolari, rischi esportati, ecc..) costituisce un fattore essenziale della gestione dei rischi legati alla presenza di più imprese.

Allo scopo di favorire l'informazione saranno convocate dal Responsabile dell'Appaltatore per la sicurezza in cantiere (Direttore Tecnico), riunioni periodiche fra le varie squadre, in particolare, ogni volta che in Cantiere si trovino ad operare nuovi soggetti. Le procedure concordate in queste riunioni saranno verbalizzate e comunicate ai lavoratori a mezzo del loro Responsabile per la sicurezza e con avvisi affissi in Cantiere. Tali decisioni saranno prese alla unanimità da tutte le

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 371 di 397 |

Imprese coinvolte nell'esecuzione dei lavori e le procedure concordate saranno comunicate al CEL.

Le procedure dovranno comprendere:

- La modalità di uso di attrezzature ed impianti dell'Appaltatore;
- L'informazione sui rischi connessi all'utilizzo dei quadri elettrici di cantiere e prescrizioni per l'uso;
- Le procedure sull'utilizzo dei percorsi e sentieri disponibili;
- L'identificazione delle aree operative assegnate a ciascuna squadra e le indicazioni sulle modalità di accesso a queste aree;
- L'obbligo di ciascun addetto di segnalare tempestivamente al Responsabile dell'Appaltatore per la sicurezza in Cantiere ogni anomalia riscontrata sul funzionamento di macchine ed attrezzature e di accertarsi dell'avvenuta predisposizione delle misure tecnico-organizzative atte a ripristinare le condizioni di normalità delle macchine ed attrezzature prima di poterle riutilizzare.

Tutte le fasi critiche che possono verificarsi nel corso dei lavori per fattori eccezionali saranno oggetto di analisi specifiche in sede di preventive riunioni di coordinamento indette dal CEL.

Nell'ambito dell'area costruttiva lo scambio di informazioni si deve articolare secondo le direttive di seguito riportate.

Informazione tra le imprese

L'impresa esecutrice coordina le differenti attività dei suoi subappaltatori informandoli delle misure prese per la prevenzione dei rischi e che possono essere messe in comune tra le diverse imprese intervenenti.

Informazione del personale delle imprese

Ogni responsabile di impresa prima di far accedere i propri lavoratori, anche temporanei o interinali, in cantiere deve trasmettere loro le disposizioni di sicurezza da osservare, fornendone la oggettiva evidenza (ad esempio tramite verbali di riunione) al CEL.

Il personale addetto alle varie lavorazioni deve essere autorizzato a lavorare e/o circolare nell'area costruttiva e deve essere in possesso della carta di identificazione.

Informazione dei fornitori e/o visitatori

Ogni impresa deve farsi carico di accogliere i fornitori e/o visitatori in occasione del loro arrivo sul cantiere.

L'accesso all'area costruttiva di fornitori e/o visitatori avviene esclusivamente previa autorizzazione e rilascio del cartellino di identificazione.

Informazione della Direzione Lavori

La Direzione Lavori deve essere informata, da parte della Direzione di Cantiere, delle diverse fasi di lavoro, di ogni vincolo o costrizione tecnica che potrebbe avere impatto sull'andamento dei lavori e sulla sicurezza.

Riunioni di coordinamento

Le Riunioni di Coordinamento hanno il fine di assicurare il coordinamento tra le varie Imprese partecipanti, il miglioramento delle condizioni di sicurezza in cantiere e la risoluzione dei problemi derivati dalle previste interferenze. Servono anche a verificare l'adempimento a quanto previsto nei Piani di Sicurezza ed a valutare le problematiche eventualmente emerse nel corso delle lavorazioni.

La riunione dovrà essere verbalizzata a cura del CEL. Il verbale, conservato in cantiere con il piano di sicurezza e coordinamento, ne costituirà l'aggiornamento. Copia del verbale dovrà essere consegnata ai partecipanti e a tutti gli interessati.

Il criterio generale di programmazione delle Riunioni di Coordinamento è suddivisibile in due fasi:

- a) prima dell'inizio del presente lavoro
- b) dopo l'inizio del presente lavoro

Prima dell'inizio del presente Lavoro:

Prima riunione di coordinamento, finalizzata all'inquadramento e all'illustrazione del Piano e all'individuazione delle figure con particolari compiti all'interno del Cantiere e delle procedure definite. In essa si presenteranno eventuali proposte di modifica al programma dei lavori.

| Riunione | Temporizzazione | Presenti | Punti di verifica principali |
|----------|--|---|--|
| 1 | All'aggiudicazione dell'impresa principale | Committenza, RdL, DL, Direttore tecnico di cantiere, CEL. | Presentazione del PSC, verifica dei punti principali. |
| | | | Verifica del programma dei lavori e sovrapposizioni |
| | | | Individuazione dei responsabili di cantiere e figure particolari |

| | | | |
|--|--|------|--|
| | | | Idoneità del personale ed adempimenti vari |
| | | RSPP | Richiesta di notifica di procedure particolari RSPP all'Azienda Committente |

Seconda riunione di coordinamento, finalizzata all'assunzione del POS o eventuale Piano sostitutivo al PSC di Progetto.

| Riunione | Temporizzazione | Presenti | Punti di verifica principali |
|----------|---|---|-------------------------------------|
| 2 | 10-15 giorni prima dell'inizio dei lavori | Impresa, Direttore tecnico di cantiere, CEL, RLS. | Consegna del Piano per RLS Varie |

Terza riunione di coordinamento, finalizzata all'assunzione, da parte del RLS, di tutti i chiarimenti relativi alle procedure previste nel Piano e alla valutazione di eventuali altre problematiche di competenza.

| Riunione | Temporizzazione | Presenti | Punti di verifica principali |
|----------|------------------------------|--|---|
| 3 | prima dell'inizio dei lavori | Direttore tecnico di cantiere, CEL, RLS. | Chiarimenti in merito al Piano e formulazioni al riguardo |

Dopo l'inizio del presente Lavoro:

Quarta riunione di coordinamento, finalizzata alla diffusione delle tematiche di sicurezza attinenti alle attività dei soggetti terzi (comprendendo in tali figure anche le amministrazioni interessate alla viabilità comunale verso il cantiere e le figure con responsabilità inerenti alla sicurezza impiegate negli Appalti di opere interferenti). E' opportuno che il CSE affronti anche le situazioni derivate dalla presenza del Cantiere logistico, in quanto previsto, per mancanza di aree interne FS disponibili, in fregio alla proprietà privata dei cittadini residenti nella zona. Nei confronti dei residenti medesimi, dovranno essere poste le opportune attenzioni in ordine, principalmente, alla sicurezza nel movimento dei mezzi di trasporto e alle emissioni sonore.

Fra i "soggetti terzi interessati al cantiere" è opportuno considerare anche i suddetti.

| Riunione | Temporizzazione | Presenti | Punti di verifica principali |
|----------|------------------------------|--|--|
| 4 | prima dell'inizio dei lavori | Direttore tecnico di cantiere, CEL, Soggetti terzi interessati alle problematiche "esterne" ed "interne" al cantiere. | Informazioni in merito al Piano, relazionando sulle problematiche dei terzi. |

Riunione di coordinamento ordinaria, finalizzata alla miglior definizione delle azioni da svolgere, in relazione all'andamento dei lavori. Essa sarà ripetuta, a discrezione del CEL, secondo le necessità che si presenteranno.

| Riunione | Temporizzazione | Presenti | Punti di verifica principali |
|----------|-----------------|----------|------------------------------|
|----------|-----------------|----------|------------------------------|

| | | | |
|-------|---|---|--|
| | prima dell'inizio delle fasi di lavoro/ al cambiamento delle fasi di lavoro | Impresa, Lavoratori autonomi, Direttore tecnico di cantiere, CEL. | Procedure particolari da attuare. Verifica ed aggiornamenti PSC |
|-------|---|---|--|

Riunione di coordinamento straordinaria, da prevedersi, a discrezione del CEL, nella necessità di svolgere azioni particolari

| Riunione | Temporizzazione | Presenti | Punti di verifica principali |
|----------|---|--|--|
| | Al verificarsi di situazioni particolari | DL, Direttore tecnico di cantiere, CEL, Impresa, RLS, Lavoratori autonomi | Procedure particolari da attuare. Verifica ed aggiornamenti PSC |
| | Alla modifica del PSC | | Nuove procedure da concordare Notifica delle nuove |
| | Vigenza di contratti di subappalto non identificati nella riunione preliminare e notifica della consegna di lavori a nuove imprese subappaltatrici, non indicate nella riunione preliminare | | |
| | Sostituzione di responsabili delle imprese subappaltatrici. | | |
| | Intervento di nuovi lavoratori autonomi nel cantiere. | | |

Aree utilizzate in comune dai lavoratori

Tutti i lavoratori utilizzeranno le stesse vie di accesso alle aree operative di lavoro. Questi percorsi saranno mantenuti in buono stato di percorribilità. Sarà obbligo dell'Impresa per tutta la durata dei lavori garantire con i propri mezzi la pulizia, la segnalazione e protezione da ingombri, da rischi esterni o per l'esterno (persone o cose), l'eliminazione di strutture precarie e l'impiego di recinzioni.

Qualora si verificasse una promiscuità di utilizzo delle vie I/U dal Cantiere, derivandone un pericolo per l'incolumità di tutti i soggetti non informati sulle attività in corso, dovrà essere stabilito un regime di utilizzo di questi percorsi nominando un responsabile incaricato di comunicare tempestivamente a tutti gli interessati le situazioni di rischio.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 375 di 397 |

Macchinari ed attrezzature comuni

L'utilizzo di macchinari e di attrezzature è regolato dalle disposizioni previste dalla Direttiva macchine.

I macchinari e le attrezzature che saranno messi a disposizione dall'Appaltatore e che saranno utilizzati in comune da tutti i soggetti presenti in Cantiere, saranno indicati in appositi "verbali di consegna temporanea" da un soggetto all'altro. Chi consegna dovrà evidenziare gli approntamenti effettuati per la sicurezza, la conformità dei macchinari e delle attrezzature alla normativa vigente e lo stato di efficienza di quanto consegnato. Di ogni macchina dovrà essere fornita copia del Manuale di istruzioni e del libretto delle verifiche e manutenzioni, specificando il programma di manutenzione previsto.

Il soggetto che riceve dovrà riconoscere la conformità della macchina alle disposizioni vigenti, dovrà dichiarare di conoscere tutte i rischi che derivano dal suo utilizzo, di essere a conoscenza delle prescrizioni specifiche per l'utilizzo in ambito ferroviario, di garantire l'utilizzo dell'impianto e/o attrezzature soltanto per gli usi consentiti senza modificarne l'assetto e fornendo assicurazione che saranno utilizzati da personale qualificato, addestrato al loro utilizzo ed informato sulle misure di prevenzione e protezione da porre in atto.

Nel caso in cui si dovesse verificare un malfunzionamento di macchine e/o attrezzature chi le riceve in consegna temporanea dovrà astenersi dall'eseguire opere di riparazione e dovrà avvertire tempestivamente il Responsabile per la sicurezza dell'Appaltatore per gli interventi necessari.

Le schede di valutazione dei rischi relativi all'utilizzo di macchinari ed attrezzature saranno reperibili nel Piano operativo per la sicurezza dell'Appaltatore (POS), nel quale saranno descritte altresì le misure per la sicurezza e i dispositivi di protezione individuale necessari per minimizzare tali rischi.

Individuazione dei soggetti di riferimento delle comunicazioni

Alla riunione preliminare, che è convocata immediatamente dopo la consegna dei lavori da parte del Committente ma prima dell'inizio di qualsiasi tipo di operazioni lavorative, partecipano tutti i soggetti coinvolti e responsabili per la sicurezza da parte del Committente, dell'Appaltatore e dei subappaltatori.

Il CSE illustra i contenuti del Piano di sicurezza, facendo particolare riferimento alle procedure informative da adottare nei confronti dei lavoratori; evidenziando le attività a maggior rischio ed i provvedimenti corrispondenti.

Informazione dei lavoratori

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 376 di 397 |

L'Appaltatore, attraverso il proprio Responsabile per la sicurezza in Cantiere, è comunque tenuto ad informare i lavoratori, prima dell'inizio dei lavori, dei rischi esistenti nelle aree di lavoro basandosi sulla "mappa dei rischi specifici" messa a disposizione da parte del Committente RFI e analizzata preventivamente nel PSC.

Nell'espore i contenuti del Piano, si farà particolare riferimento a:

Obblighi dei lavoratori all'adozione degli strumenti di protezione personale;

Messa in evidenza dei rischi di maggior livello di attenzione;

Organizzazione del cantiere, con riferimento alle aree di movimentazione materiali e mezzi e alle strutture di servizio, nonché la individuazione delle aree di lavoro ad accesso limitato ad alcune categorie di lavoratori

Piano di emergenza;

Procedure informative nel corso dei lavori.

Modifiche di assetto organizzativo in Cantiere

L'Appaltatore deve comunicare tempestivamente al Committente, al Responsabile dei lavori e al CEL, i seguenti cambiamenti che si dovessero verificare in corso d'opera:

Modifica del nominativo del direttore di cantiere;

Modifica del nominativo del capocantiere o nomina in corso d'opera del capocantiere;

Contratti di subappalto non identificati nella riunione preliminare e consegna di lavori a nuove imprese subappaltatrici, non presenti nella riunione preliminare;

Cambiamenti dei responsabili delle imprese subappaltatrici;

Intervento di nuovi lavoratori autonomi nel cantiere.

7.3 INDIVIDUAZIONE DELLE FASI LAVORATIVE CRITICHE E PRESCRIZIONI DI COORDINAMENTO

Dall'analisi del progetto risulta che alcune lavorazioni, facenti parte di interventi diversi, devono essere eseguite in aree comuni od adiacenti tra di loro.

Quando dette lavorazioni debbano essere svolte anche contemporaneamente, come evidenziato dal cronoprogramma dei lavori, si è in presenza di interferenze reali e si dovranno quindi organizzare e coordinare le attività al fine di evitare pericolose sovrapposizioni.

Si è inoltre in presenza di interferenze reali anche nei casi in cui lavorazioni diverse, da svolgere contemporaneamente e facenti parte dello stesso intervento, necessitino comunque di un opportuno coordinamento.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 377 di 397 |

7.4 ANALISI INTERFERENZE REALI - DIAGRAMMA DI GANTT

Quando alcune lavorazioni debbano essere svolte anche contemporaneamente, come evidenziato dal cronoprogramma dei lavori, si è in presenza di interferenze reali e si dovranno quindi organizzare e coordinare le attività al fine di evitare pericolose sovrapposizioni.

Il Cronoprogramma dei lavori è organizzato per macro-fasi ed attività di dettaglio legate alle fasi di realizzazione del presente progetto.

Le lavorazioni sono esaminate secondo una progressione in funzione della natura dei lavori e della organizzazione prevista in cantiere. Dopo le attività propedeutiche, si darà avvio alla fase realizzativa che inizierà con l'allestimento dei cantieri e proseguirà con le attività nelle varie aree di intervento.

In tutti i casi in cui le aree di intervento siano limitrofe, ma non coincidenti, l'interferenza sarà risolta coordinando le attività in modo che le squadre operino sempre in aree distinte. Nel caso in cui le aree siano adiacenti dovranno essere delimitate invece con recinzione apposita, in modo da mantenerle sempre separate.

Nel caso in cui le interferenze siano anche spaziali, ovvero le aree di lavoro siano le stesse, l'appaltatore dovrà in ogni caso, sfruttare l'estensione spaziale dell'intervento in modo da far lavorare le squadre sempre in aree diverse: si dovranno organizzare le lavorazioni secondo una direzione di avanzamento delle attività che si sviluppi, all'interno delle aree, in maniera contrapposta, al fine di evitare l'effettiva sovrapposizione delle squadre di lavoro all'interno della stessa porzione di area. Naturalmente si dovranno delimitare con recinzione apposita le aree di lavorazione differente, in modo da mantenerle sempre separate.

L'Appaltatore dovrà quindi nominare un preposto che coordini e che al caso sospenda le lavorazioni per consentire i transiti dei mezzi. Dovranno essere inoltre coordinate a mezzo di riunioni preventive, le operazioni di transito sui percorsi di cantiere per gli approvvigionamenti e lo smaltimento dei materiali, data la contemporaneità delle lavorazioni e la possibile congestione delle piste di accesso. Dovranno essere regolamentate le modalità di accesso ed uscita dall'area di lavoro, preferibilmente prevedendo punti di accesso/uscita maestranze e materiali differenziati per le due lavorazioni.

I rischi che si potrebbero verificare riguardano quindi:

- investimento di personale e materiale da parte dei mezzi;
- investimento degli operai da parte dei vari mezzi su gomma;
- scontro tra i mezzi di trasporto;
- interferenza fra squadre impegnate in aree limitrofe;

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 378 di 397 |

- interferenza fra ditte di specialistica diverse all'interno delle aree di cantiere comuni e nelle aree di lavoro;
- caduta in piano degli addetti di una specialistica per presenza di materiale lasciato da altre squadre;
- caduta di materiale dall'alto nella movimentazione di materiali e attrezzature per le differenti attività.

Per prevenire i rischi su indicati si dovranno:

- l'Appaltatore dovrà nominare un preposto incaricato di coordinare il transito dei mezzi su gomma da e per il cantiere onde evitare la congestione dei percorsi di cantiere. Si dovranno poi delimitare le aree di intervento e, se necessario, anche le piste di cantiere, mediante barriere in new jersey; inoltre, per le attività che prevedono l'occupazione anche momentanea delle piste, la rimozione a fine turno di ogni attrezzatura o materiale dalle vie di transito.
- Delimitare e separare i percorsi dei mezzi; prevedere eventualmente la presenza di un preposto che coordini il transito; utilizzare sui mezzi di cantiere in retromarcia o impegnati nelle manovre un sistema di telecamere e monitor.
- Delimitare le aree di intervento e prevedere se necessario la delimitazione anche della pista di cantiere, mediante barriere; inoltre, per le attività che prevedono l'occupazione anche momentanea delle piste, la rimozione a fine turno di ogni attrezzatura o materiale dalle vie di transito.
- Delimitare le aree di intervento mediante nastro bianco e rosso o transenne. Inoltre, alla fine di ogni turno di lavoro l'Appaltatore si dovrà assicurare a fine turno che non venga lasciato nessun tipo di attrezzatura o materiale.
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe alle piste di cantiere, al momento del passaggio degli autocarri.
- Le squadre dovranno sempre essere separate tra loro e, nel caso le aree di lavoro siano limitrofe, si delimiteranno con rete plastica stampata; pericoli di interferenze si potranno verificare nelle operazioni di approvvigionamento e di movimentazione dei carichi. Le aree di lavorazione dovranno quindi essere segregate e approntate in modo da lasciare spazi d'uso sufficienti alle relative attività.
- Sarà possibile mantenere le squadre separate tra loro sfruttando l'estensione spaziale delle lavorazioni. L'Appaltatore dovrà quindi coordinare le lavorazioni, in modo che le squadre si trovino ad operare sempre ad una distanza "di sicurezza" opportunamente definita; nel

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 379 di 397 |

caso in cui le aree di intervento siano attigue, allora si dovranno delimitare con apposita recinzione.

- Nel caso in cui si presentino interferenze tra gli interventi, si presterà attenzione ad evitare che squadre impegnate in interventi contigui si trovino a lavorare contemporaneamente nell'area di confine.

Si analizzano di seguito le interferenze rilevate sulla base del Cronoprogramma dei Lavori allegato al presente documento: si precisa tuttavia che tale programma non è vincolante per l'Appaltato e che tale analisi dovrà quindi essere adeguata sulla base dell'effettiva programmazione dei lavori.

7.4.1 INTERFERENZE ATTIVITÀ PROPEDEUTICHE

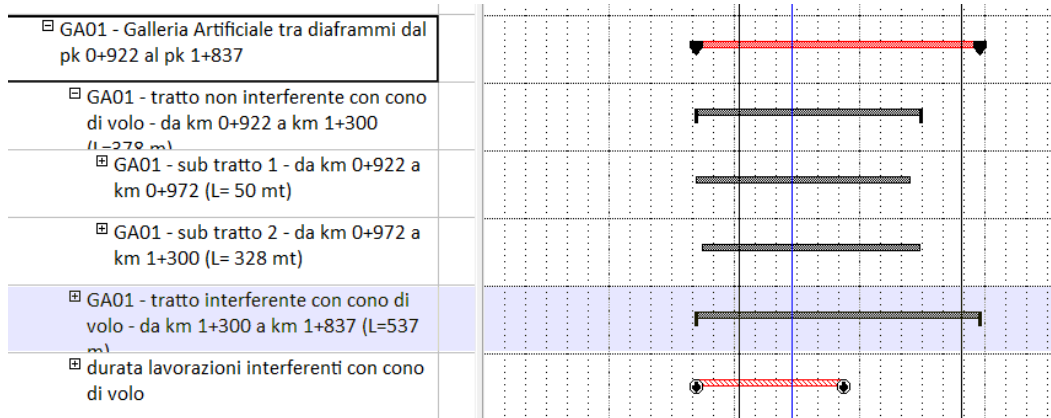
Le opere preliminari sono rappresentate dalle attività propedeutiche a tutto l'intervento, ovvero: indagini archeologiche, bonifica bellica, allestimento dei cantieri, demolizioni e risoluzione delle interferenze con i sottoservizi.

La bonifica di ordigni bellici è prevista contemporaneamente agli allestimenti delle aree di cantiere e preventivamente all'esecuzione delle opere civili all'interno della successiva macrofase. L'allestimento dei cantieri interferisce sia temporalmente, sia realmente, con le attività di bonifica ordigni bellici e con l'attività di indagine dei sottoservizi. La realizzazione della viabilità di cantiere e delle piste per il raggiungimento delle aree di lavoro, come l'attività di bonifica bellica, dovrà essere svolta su due aree distinte; le maestranze e i mezzi d'opera dovranno essere coordinati in modo da sfruttare la diversa collocazione delle aree di intervento. Nel caso in cui le maestranze dovessero trovarsi a lavorare nella stessa area di lavoro, si dovranno prevedere momentanee interruzioni delle lavorazioni interferenti in modo da far operare una squadra alla volta e mantenere separati i luoghi di lavoro e percorsi sia delle maestranze che dei mezzi d'opera.

Durante la fase di allestimento dei cantieri, campi base e cantieri operativi oltre che alle aree tecniche e cantieri operativi, dovranno necessariamente essere coordinate le attività delle opere preliminari (bonifica bellica, viabilità di cantiere ed impianti di cantiere). Durante le fasi di movimentazione dei carichi (posa di new-jersey, reti metalliche, ecc.) un preposto dovrà segnalare tali lavorazioni ed impedire il transito al di sotto dell'area di operatività delle macchine. Analogamente dovranno essere creati percorsi sicuri, sia per le maestranze che per i mezzi d'opera.

7.4.2 INTERFERENZE ATTIVITÀ DI SCAVO GALLERIA ARTIFICIALE

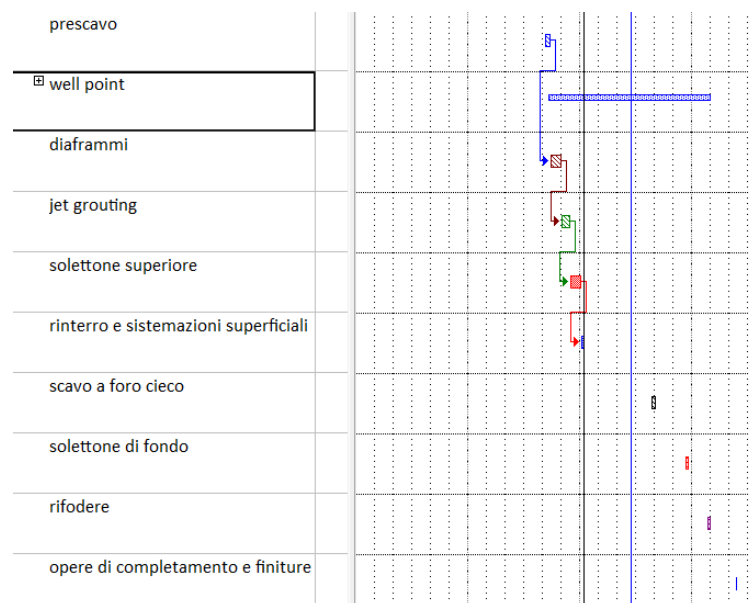
La realizzazione della galleria artificiale prevede diverse tempistiche in funzione dei diversi tratti da realizzare.



Le attività saranno sequenziali per ogni tipo di tratto di galleria. Le attività tra i singoli tratti saranno tali da non interferire l'uno con l'altro evitando possibili sovrapposizioni tra le squadre durante le lavorazioni.

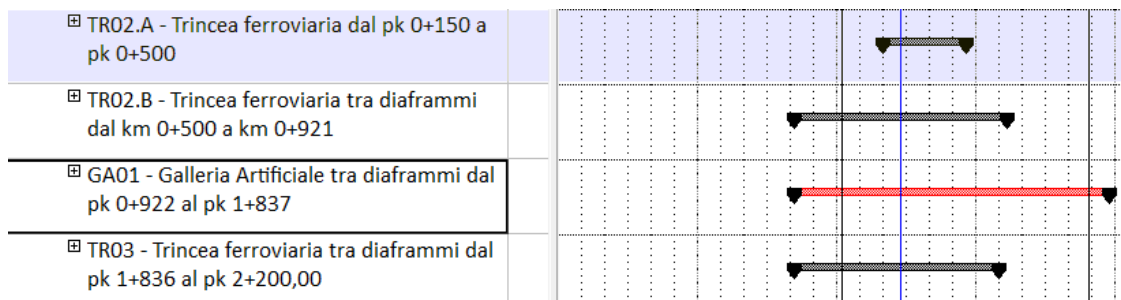
Tali attività procederanno temporalmente in parallelo, mentre le aree di lavoro risultano invece essere diverse: si tratta di una interferenza di tipo temporale e non reale, in quanto le attività avvengono contemporaneamente ma in aree adiacenti e quindi separate. L'unica sovrapposizione sarà dovuta al traffico dei mezzi di trasporto durante le attività di scavo, i quali si troveranno a insistere sulla medesima viabilità di cantiere. Sarà quindi necessaria una comunicazione verso tutte le parti coinvolte, il rispetto delle segnaletica e delle velocità prescritte di percorrenza. Dove la viabilità carrabile interferisca con quella pedonale o dove in base alle tempistiche si prevedibile una presenza notevole di mezzi sulla viabilità si dovrà prevedere la presenza di un moviere che gestisca i flussi di traffico dei mezzi interferenti.

La sequenza di lavorazione della galleria è a cascata per cui non si svolgono interferenze temporali o spaziali:



7.4.3 INTERFERENZE ATTIVITÀ REALIZZAZIONE GALLERIA ARTIFICIALE E TRINCEE FERROVIARIE

Le attività della galleria artificiale e le attività delle trincee ferroviarie di approccio interferiscono temporalmente ma non spazialmente. Infatti, le attività nei vari tratti non interferiranno l'uno con l'altro, evitando eventuali sovrapposizioni tra le squadre durante le lavorazioni:



Si dovrà garantire che la successione delle attività non comporti, quindi, l'alterazione delle misure di sicurezza adottate e procedere ad una verbalizzazione tra le imprese che escono e quelle che entrano in merito alle condizioni del cantiere nella fase di eventuale alternanza tra le squadre impegnate. Ove si rilevasse una variazione delle misure di sicurezza previste si dovrà ristabilire la funzionalità degli apprestamenti di sicurezza prima di iniziare le nuove lavorazioni della nuova squadra.

7.4.4 INTERFERENZE CON CONO DI VOLO

Si rimanda al §4.2.5.

7.4.5 INTERFERENZE CON L'ESERCIZIO FERROVIARIO

Ai fini della stima della durata dei lavori si è ipotizzato di sfruttare le sospensioni dal servizio notturne per 5 gg a settimana, riservando un giorno per le attività manutentive di RFI.

Le indicazioni riportate sull'FL stabiliscono di evitare, nei tratti a doppio binario, la contemporaneità delle interruzioni al fine di consentire che eventuali corse programmate sul binario interrotto possano essere instradate su quello attiguo.

Le IPO diurne saranno utilizzate per i trasferimenti del treno cantiere.

Nella prima macrofase funzionale si prevede un'interruzione prolungata di 48 ore per l'attivazione della configurazione di progetto, ad accezione del terminal merci, come riportato nel programma generale delle soggezioni all'esercizio ferroviario a cui si rimanda per maggiore dettaglio:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 383 di 397 |

L'Armamento verrà realizzato a seguito dell'avanzamento della realizzazione della sovrastruttura ferroviaria seguendo la normale sequenzialità di intervento in ambito ferroviario.

Si procederà all'installazione dell'impianto TE solo su tratti in cui sia stata ultimata la posa dell'armamento, avendo cura che le due squadre si mantengano costantemente ad una distanza minima reciproca di 40 m.

Nell'ambito degli impianti tecnologici IS TLC, pur se riscontrata come interferenza reale, bisogna puntualizzare che la presente interferenza è prevista fra lavorazioni che presumibilmente saranno eseguite dalla stessa squadra specialistica. Pertanto non si ritengono necessarie particolari prescrizioni.

Nessun operatore di mezzi d'opera ferroviari (MOF) impegnato nelle lavorazioni di posa dei dispositivi di armamento e posa dei pali TE deve invadere con attrezzature di qualunque tipo la sagoma di libero transito del binario attiguo utilizzato dai mezzi d'opera ferroviari di un'altra squadra. I conducenti dei mezzi d'opera ferroviari in transito in aree operative impegnate da altre squadre devono preannunciare il loro arrivo mediante segnalazione acustica.

Movimentare i materiali evitando di sconfinare con la parte meccanica dei mezzi d'opera all'interno delle aree occupate da altre squadre.

E' assolutamente vietato depositare materiali o attrezzi lungo i binari interessati dal transito dei mezzi d'opera ferroviari.

Proteggere il cantiere di lavoro che richiede l'impegno del binario mediante l'apposizione delle Tabelle "F". Si prescrive la presenza del personale con mansioni esecutive di protezione Cantiere, con compito di segnalare l'eventuale approssimarsi di mezzi d'opera ferroviari di supporto ad altra squadra/Impresa esecutrice in transito sui binari adiacenti a quello di lavoro.

Qualora le attività operative di una squadra comportino lo sconfinamento della sagoma di libero transito dei binari adiacenti con persone, mezzi o materiali si dovranno proteggere con la posa delle Tabelle di segnalazione anche tali binari,

Nessun operatore di MOF impegnato nelle lavorazioni di posa dei dispositivi di armamento deve invadere con attrezzature di qualunque tipo la sagoma di libero transito del binario.

7.4.8 INTERFERENZE ATTIVITÀ REALIZZAZIONE VIADOTTI E CAVALCAFERROVIA

La realizzazione dei viadotti potrebbe comportare interferenze con la viabilità esistente. Si dovrà provvedere in base ad una puntuale fasizzazione per consentire l'occupazione delle aree di intervento procedendo alla segregazione e segnalazione delle stesse.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 384 di 397 |

In sede di progetto esecutivo si dovrà dare maggiore dettaglio delle sotto-fasi lavorative funzionali alla risoluzione puntuale delle interferenze eventualmente presenti e delle prescrizioni ad esse legate.

7.4.9 INTERFERENZE ATTIVITÀ REALIZZAZIONE OPERE DI LINEA E REALIZZAZIONE FABBRICATI

Le attività relative alle opere in linea rispetto ai Fabbricati che insistono sulle stesse aree avranno tempistiche diverse non costituendo pertanto interferenze temporali. Le eventuali interferenze spaziali comporteranno una gestione ed organizzazione degli apprestamenti in comune. Si dovrà procedere a specifiche riunioni per il coordinamento tra le diverse imprese esecutrici.

Nelle attività di armamento, elettrificazione ed attrezzaggio tecnologico saranno svolte a chiusura delle opere di linea, si potrebbero avere invece alcune interferenze rispetto alla tempistica legata alla realizzazione delle finiture e attrezzaggio dei fabbricati. Questo avverrà in aree distinte e in tempi puntuali distinti.

7.4.10 INTERFERENZE ATTIVITÀ REALIZZAZIONE E ATTREZZAGGIO FABBRICATI

Al fine di evitare pericolose interferenze tra addetti appartenenti a squadre diverse impegnate nelle lavorazioni di realizzazione dei fabbricati, si prescrive la preventiva delimitazione dell'area di realizzazione in modo da evitare eventuali contatti con la squadra addetta al rilevato.

Le interferenze riguarderanno anche i lavori di esecuzione delle banchine e di completamento degli accessi alla fermata. Pertanto le singole aree di lavoro andranno delimitate secondo le fasi previste in progetto, con recinzioni del tipo prescritto, mantenendo una distanza minima reciproca pari a 10 m.

7.4.11 INTERFERENZE CON ALTRI TIPI DI TRASPORTO

I rischi correlati all'affiancamento strada – ferrovia sono costituiti dalla possibilità di invasione della sede ferroviaria e/o interferenza visuale cinetica (abbagliamento degli automobilisti).

Nel primo caso, per ridurre il più possibile la frequenza di questa eventualità occorre verificare che in tutti i tratti in stretto affiancamento con strade ed autostrade siano adottate idonee misure per impedire l'invasione della sede ferroviaria (ad es. prevedere barriere stradali di tipo H4 o H3, a bordo carreggiata, reti di protezione dalla caduta o dal lancio di oggetti di piccole dimensioni, modellare il terreno al fine di realizzare una via di fuga per i veicoli sviati, ecc.). La soluzione sarà funzione della geometria dell'area compresa tra le due infrastrutture, della distanza relativa

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 385 di 397 |

e della differenza di quota tra piano del ferro e piano stradale. Inoltre, in corrispondenza di ponti, viadotti o cavalcaferrovia sarà opportuno prevedere idonei dispositivi di protezione della sede ferroviaria (reti di protezione, barriere stradali di sicurezza, ecc.).

Nel secondo caso, per evitare l'abbagliamento da parte di una sorgente puntiforme occorre portarla fuori dal campo visuale oppure prevedere la posa di opportuni schermi che possono essere costituiti sia dalle stesse barriere previste per la protezione dall'invasione della sede ferroviaria da parte di automezzi (per esempio dune) sia da piantumazioni laterali alla sede stradale.

7.4.12 INTERFERENZA CON CONDOTTE IDRICHE E CONDOTTE PER IL TRASPORTO DI GAS E DI IDROCARBURI

I problemi relativi all'interferenza con condotte idriche e con oleodotti e gasdotti sono legati essenzialmente a scenari riguardanti incidenti alle condotte stesse che possono coinvolgere la tratta ferroviaria. In tali casi le condotte dovranno essere protette conformemente alle raccomandazioni di cui al D.M. 04/04/2014 "Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto".

7.4.13 INTERFERENZE ATTIVITÀ, CONSIDERAZIONI GENERALI

In tutti i casi in cui le aree di intervento siano limitrofe, ma non coincidenti, l'interferenza sarà risolta coordinando le attività in modo che le squadre operino sempre in aree distinte. Nel caso in cui le aree siano adiacenti dovranno essere delimitate invece con recinzione apposita, in modo da mantenerle sempre separate.

Nel caso in cui le interferenze siano anche spaziali, ovvero le aree di lavoro siano le stesse, l'appaltatore dovrà in ogni caso, sfruttare l'estensione spaziale dell'intervento in modo da far lavorare le squadre sempre in aree diverse: si dovranno organizzare le lavorazioni secondo una direzione di avanzamento delle attività che si sviluppi, all'interno delle aree, in maniera contrapposta, al fine di evitare l'effettiva sovrapposizione delle squadre di lavoro all'interno della stessa porzione di area. Nel caso, per esempio, delle lavorazioni di adeguamento impiantistico dei binari, si potrà procedere partendo da estremi opposti del binario, per poi scambiarsi le aree una volta arrivati alle zone mediane. Naturalmente si dovranno delimitare con recinzione apposita le aree di lavorazione differente, in modo da mantenerle sempre separate.

Particolare attenzione si dovrà porre nelle operazioni di movimentazione dei mezzi e dei materiali lungo i binari e nella movimentazione dei carrelli, specialmente nelle gallerie.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 386 di 397 |

L'Appaltatore dovrà quindi nominare un preposto che coordini i transiti dei carrelli e che al caso sospenda le lavorazioni per consentire i transiti dei mezzi. Dovranno essere inoltre coordinate a mezzo di riunioni preventive, le operazioni di transito sui percorsi di cantiere per gli approvvigionamenti e lo smaltimento dei materiali, data la contemporaneità delle lavorazioni e la possibile congestione delle piste di accesso. Dovranno inoltre essere regolamentate le modalità di accesso ed uscita dall'area di lavoro, preferibilmente prevedendo punti di accesso/uscita maestranze e materiali differenziati per le due lavorazioni.

I rischi che si potrebbero verificare riguardano quindi:

- investimento di personale e materiale da parte dei mezzi;
- investimento o rischio di collisione dei carri ferroviari transitanti sullo stesso binario, lungo le gallerie e lungo i binari di servizio nei cantieri.
- investimento degli operai da parte dei vari mezzi su gomma circolanti sulla linea;
- investimento degli operai da parte del treno armamento;
- scontro tra i mezzi di trasporto;
- interferenza fra squadre impegnate in aree limitrofe;
- interferenza fra ditte di specialistica diverse all'interno delle aree di cantiere comuni e nelle aree di lavoro;
- caduta in piano degli addetti di una specialistica per presenza di materiale lasciato da altre squadre;
- caduta di materiale dall'alto nella movimentazione di materiali e attrezzature per le differenti attività
- attraversamento dei binari in esercizio da parte dei mezzi diretti alle aree di lavoro sulle banchine;

Per prevenire i rischi su indicati si dovranno:

- L'Appaltatore dovrà nominare un preposto incaricato di coordinare il transito dei mezzi su gomma da e per il cantiere onde evitare la congestione dei percorsi di cantiere. Il transito sugli accessi a raso dovrà avvenire in accordo e secondo le disposizioni dei responsabili RFI di stazione.
- Delimitare e separare i percorsi dei mezzi; prevedere eventualmente la presenza di un preposto che coordini il transito; utilizzare sui mezzi di cantiere in retromarcia o impegnati nelle manovre un sistema di telecamere e monitor.
- Delimitare le aree di intervento e prevedere se necessario la delimitazione anche della pista di cantiere, mediante barriere; inoltre, per le attività che prevedono l'occupazione

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 387 di 397 |

anche momentanea delle piste, la rimozione a fine turno di ogni attrezzatura o materiale dalle vie di transito

- Delimitare le aree di intervento mediante nastro bianco e rosso o transenne. Inoltre alla fine di ogni turno di lavoro l'Appaltatore si dovrà assicurare a fine turno che non venga lasciato nessun tipo di attrezzatura o materiale che invada né la via di transito che la sagoma ferroviaria percorsa dai carrelli
- Il preposto inoltre dovrà predisporre la sospensione delle attività e l'allontanamento delle maestranze laddove queste siano impegnate in operazioni in aree limitrofe alle piste di cantiere, al momento del passaggio degli autocarri.
- Le squadre dovranno sempre essere separate tra loro e, nel caso le aree di lavoro siano limitrofe, si delimiteranno con rete plastica stampata; pericoli di interferenze si potranno verificare nelle operazioni di approvvigionamento e di movimentazione dei carichi. Le aree di lavorazione dovranno quindi essere segregate e approntate in modo da lasciare spazi d'uso sufficienti alle relative attività.
- Per le attività o gli approvvigionamenti da realizzarsi via ferro, sarà necessario coordinare il passaggio dei carrelli che dalle aree di cantiere, si muovono verso le rispettive aree di lavoro all'interno della galleria. L'Appaltatore dovrà nominare un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma del binario utilizzato della squadra specialistica; dovrà poi informare l'operatore che conduce il carrello della presenza, in quel tratto di binario, della squadra addetta alle altre lavorazioni e si fermi al segnale d'arresto per poi ripartire al via del preposto.
- Utilizzo esclusivamente dei passaggi a raso per l'accesso alle aree di lavoro lungo linea, divieto assoluto di attraversare i binari in esercizio e nomina di un preposto per la realizzazione delle lavorazioni in regime di liberazione del binario su avvistamento.
- Dovrà essere nominato un preposto che controlli che nessun operatore o macchina invada la sagoma ferroviaria, che chi condurrà il carrello in quel tratto di binario, sia informato della presenza della squadra addetta ad altre lavorazioni e si fermi al segnale di arresto per poi ripartire al via del preposto.
- Tutte le attività per l'esecuzione delle quali si debba raggiungere l'area di lavoro via ferro dovranno avvenire in regime di Interruzione della circolazione, con modalità d'intervento preventivamente concordate con i responsabili RFI dell'impianto ferroviario e tali da garantire il rispetto delle IPC.
- All'interno della galleria si prevede la circolazione di mezzi su gomma, per le fasi di stesa del primo strato di pietrisco, per cui si dovrà nominare un preposto che coordini la

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 388 di 397 |

circolazione dei mezzi all'interno delle gallerie, segnalando la presenza di eventuali operai al lavoro

- Nel caso in cui le squadre quindi rimangono separate tra loro e nel caso le aree siano limitrofe si delimiteranno con rete plastica stampata; pericoli di interferenze si potranno verificare nelle operazioni di approvvigionamento e di movimentazione dei carrelli lungo la linea. Le aree di lavorazione dovranno quindi essere segregate e approntate in modo da lasciare all'interno delle gallerie la sagoma ferroviaria sempre libera per il transito dei mezzi.
- Quando le squadre rimarranno separate tra loro; si potranno verificare pericoli di interferenze nelle operazioni di approvvigionamento e di movimentazione dei carrelli lungo la linea. Le aree di lavorazione dovranno quindi essere segregate e approntate in modo da lasciare all'interno delle gallerie la sagoma ferroviaria sempre libera per il transito dei mezzi.
- Sarà possibile mantenere le squadre separate tra loro sfruttando l'estensione spaziale delle lavorazioni; dovranno essere coordinate le maestranze in modo che si trovino ad operare in porzioni distinte della galleria. L'Appaltatore dovrà quindi coordinare le lavorazioni, in modo che le squadre si trovino ad operare sempre ad una distanza "di sicurezza" di almeno 100m; nel caso in cui le aree di intervento siano attigue, allora si dovranno delimitare con apposita recinzione
- Nella tratta di galleria artificiale a doppio binario si dovranno delimitare, mediante idonea recinzione, le aree di intervento in caso si trovino due squadre a lavorare contemporaneamente sul binario pari e dispari
- Per le attività che prevedono l'occupazione anche momentanea della sagoma ferroviaria si dovrà prevedere la rimozione a fine turno di ogni attrezzatura o materiale che invada la via di transito

7.4.14 INTERFERENZE PARTICOLARI PER I LAVORI DI ARMAMENTO NON EVIDENZIATE NEL PROGRAMMA LAVORI

| |
|---|
| INT 1 – Carico del pietrisco sui mezzi su gomma – carico materiali su carrelli |
|---|

Rischi

Le operazioni di carico potrebbero essere eseguite direttamente dai mezzi che riforniscono il cantiere, utilizzando i propri camion con gru o utilizzando noli a caldo per la movimentazioni dei

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 389 di 397 |

materiali già stoccati sul cantiere (sia trasporto pietrisco su gomma nelle gallerie sia carico sul treno); per tali lavorazioni eventualmente non eseguite dal personale specializzato in armamento, potrebbero determinarsi rischi dovuti alla scarsa conoscenza delle procedure di movimentazione in ambito ferroviario.

In particolare si prevedono rischi dovuti a;

- investimento dei mezzi d'opera da parte del treno di appoggio;
- ribaltamento del carico per errate manovre;
- esposizione alla polvere di materiali silico alluminati con il loro eventuale carico silicotigeno, durante le opere di carico e scarico del pietrisco della massicciata (ballast).

Misure di prevenzione

Per tali interferenze, solo temporali, si provvederà ad una attenta organizzazione delle lavorazioni ed a una verifica del livello di formazione ed informazione del personale destinato al carico dei materiali.

Prima delle operazioni di carico e scarico il pietrisco dovrà essere bagnato mediante autobotti dotate di meccanismi di irrorazione acqua.

INT 2 – Prima stesura del pietrisco da effettuarsi con mezzi su gomma

Rischi

Durante le lavorazioni di stesura del primo strato di pietrisco, che vengono effettuate mediante autocarro, il rischio principale è dovuto alla produzione di polvere legata alla lavorazione stessa.

I rischi connessi a tali interferenze sono dovuti sostanzialmente a:

- possibile investimento del personale preposto al controllo dell'avanzamento della stesa del pietrisco, dovuto alla scarsa visibilità all'interno della galleria.
- esposizione alla polvere di materiali silico alluminati con il loro eventuale carico silicotigeno, durante le opere di sistemazione del pietrisco della massicciata (ballast).

Misure di prevenzione

Per tali interferenze, solo temporali, dovranno essere mantenute adeguate distanze di sicurezza fra i mezzi preposti alla stesa del pietrisco, in modo che durante l'attività nessun'altra lavorazione potrà essere eseguita all'interno della galleria oggetto dell'intervento, per una distanza di almeno 500 metri dal luogo di lavorazione.

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 390 di 397 |

Prima delle operazioni di posa in strati successivi e prima dell'esecuzione delle operazioni di rinalzata, il pietrisco dovrà essere bagnato mediante autobotti dotate di meccanismi di irrorazione acqua.

INT 3 – Avanzamento della posa del binario provvisorio e posa delle traverse a tergo del treno

Rischi

I rischi connessi a tali interferenze sono dovuti sostanzialmente ad un errato movimento del treno durante le varie fasi di posa dei materiali (traverse e rotaie) con conseguenti rischi di investimento del personale.

Misure di prevenzione

L'avanzamento è progressivo e durante la posa del binario avviene a tergo, con apposito carro la posa delle traversine nella posizione definitiva.

Per la tipologia costruttiva non sono possibili interferenze spaziali ma in ogni caso per evitare errate manovre del treno durante le varie fasi, con conseguente rischio di investimento del personale a terra per controllo delle lavorazioni, dovrà essere valutato costantemente la posa dei vari materiali, consentendo l'avanzamento del treno solo dopo aver verificato la corretta posa dei materiali.

INT 4 – Livellamento del binario e posa ultimo strato pietrisco

Rischi

I rischi connessi a tali interferenze sono dovuti sostanzialmente a:

- possibile investimento del personale preposto al controllo dell'avanzamento della costruzione binario con i mezzi che seguono addetti alla livellazione, rinalzata e compattazione finale del binario.
- esposizione alla polvere di materiali silicio alluminati con il loro eventuale carico silicotigeno, durante le opere di sistemazione del pietrisco della massicciata (ballast).

Misure di prevenzione

Per tali interferenze, solo temporali, dovranno essere mantenute adeguate distanze di sicurezza fra i mezzi preposti alla costruzione dei binari.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 391 di 397 |

Prima delle operazioni di posa in strati e prima dell'esecuzione delle operazioni di rinalzata il pietrisco dovrà essere bagnato mediante autobotti dotate di meccanismi di irrorazione acqua.

INT 5 – Tesatura della linea TE

Per le attività di tesatura della linea TE, le lavorazioni vengono eseguite su campi di lunghezza notevole, anche superiore ai 1000 metri, con rischi quindi di interferenze con attività diverse all'interno della galleria.

Rischi

I rischi connessi a tali interferenze sono dovuti sostanzialmente a:

- possibile investimento del personale preposto alla realizzazione della tesatura da parte di mezzi in movimento all'interno della galleria.
- scontro tra i mezzi di trasporto;

Misure di prevenzione

Per scongiurare tali interferenze, dovranno essere mantenute adeguate distanze di sicurezza fra le aree di lavorazione all'interno della galleria, in modo che durante l'attività nessun'altra lavorazione potrà essere eseguita per una distanza di almeno 1000 metri dal luogo di lavorazione. Le aree dovranno essere delimitate mediante nastro bicolore.

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 392 di 397 |

7.4.15 ANALISI DELLE INTERFERENZE CON ALTRI APPALTI

Nell'eventualità che si presentino interferenze con altri appalti, si dovrà verificare durante la progettazione esecutiva l'ulteriore dettaglio della programmazione dei lavori in base allo stato attuale di avanzamento delle attività in essere e degli accordi con gli enti gestori per quanto riguarda le interferenze a loro demandate.

Pertanto, in fase esecutiva l'appaltatore dovrà opportunamente coordinarsi con l'altro eventuale soggetto esecutore presente contestualmente, al fine di garantire a quest'ultimo (ai fini delle rispettive lavorazioni) la disponibilità delle aree coerentemente a quanto previsto nel programma dei lavori. Sempre in fase esecutiva, l'appaltatore dovrà opportunamente coordinarsi nella gestione degli eventuali tronchini e spazi in comune presenti nell'ambito dei cantieri di armamento.

L'Appaltatore dovrà tenere conto nella sua offerta della adiacenza e dell'operatività di altri appaltatori e dell'utilizzo in comune delle piste/viabilità per il raggiungimento del cantiere stesso. Infine, in presenza di eventuali interferenze che possano presentarsi (quali ad esempio condotte interrato interferenti con le aree di cantiere, piste, ecc.), l'Appaltatore dovrà concordare con i soggetti interferiti le modalità di lavoro e costruttive più idonee (tempistiche, orari, attrezzature, fasi lavorative, ecc.) da adottare in modo tale da non provocare impatti sui tempi e costi previsti per l'Appalto.

Degli aspetti e delle criticità sopra evidenziate, nonché dello stato dei luoghi documentato nelle foto riportate negli elaborati di progetto, è necessario che l'Appaltatore tenga debito conto in fase di offerta.

Sarà comunque cura ed onere dello stesso appaltatore verificare nelle fasi successive di progettazione i vincoli di cui sopra e l'effettivo stato dei luoghi in modo eventualmente da adeguare/modificare la presente ipotesi di cantierizzazione nel rispetto dei tempi e costi previsti per l'Appalto.

L'intervento oggetto della presente relazione fa parte del complesso nodo di attività relative al Nodo di Catania facente parte della direttrice Messina – Catania – Palermo. Esso, quindi, si posiziona fisicamente tra tre altri interventi che potrebbero risultare potenzialmente interferenti con quello qui in esame: il futuro intervento di Interramento della stazione di Catania Centrale e raddoppio linea fino alla stazione di Acquicella, l'intervento attualmente in corso di Raddoppio del tratto di linea tra Bicocca e Catenanuova ed, infine, il futuro intervento di Macrofase 2 che prevede il ripristino del collegamento Palermo – Siracusa e il completamento del Nuovo Terminal Merci, da realizzare in seguito all'ultimazione del presente appalto.

Temporalmente questi interventi dovrebbero risultare separati ed ognuno da realizzarsi in successione agli altri. Qualora, per particolari motivi, dovesse crearsi una parziale contemporaneità

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 393 di 397 |

tra i diversi interventi, soprattutto in relazione all'appalto di Raddoppio Bicocca-Catenanuova, l'appaltatore dovrà opportunamente coordinarsi con l'altro soggetto esecutore presente contestualmente, al fine di garantire a quest'ultimo (ai fini delle rispettive lavorazioni) la disponibilità degli spazi e viabilità necessarie.

8 COSTI DELLA SICUREZZA

Gli oneri della sicurezza sono stati valutati secondo il *D. Lgs. 81/08 – All. XV – punto 4*; il computo metrico estimativo dei costi della sicurezza è contenuto nell'elaborato specifico RS3H00D72PUSZ0002003A allegato alla sezione particolare:

IMPORTO TOTALE DEI COSTI DELLA SICUREZZA

| INDICAZIONE DEI LAVORI E DELLE PROVVISI | IMPORTI PARZIALI | IMPORTI TOTALI |
|---|------------------|---------------------|
| RIEPILOGO | | |
| AP-APPRESTAMENTI | 7.113.095,60 | |
| IF-INTERVENTI FINALIZZATI ALLA SICUREZZA E RICHIESTI PER LO SFASAMENTO SPAZIALE O TEMPORALE DELLE LAVORAZIONI INTERFERENTI | 43.283,52 | |
| IM-IMPIANTI DI TERRA E DI PROTEZIONE CONTRO LE SCARICHE ATMOSFERICHE, IMPIANTI ANTINCENDIO, IMPIANTI DI EVACUAZIONE FUMI | 18.212,74 | |
| MC-MISURE DI COORDINAMENTO RELATIVE ALL'USO COMUNE DI APPRESTAMENTI, ATTREZZATURE, INFRASTRUTTURE, MEZZI E SERVIZI DI PROTEZIONE COLLETTIVA | 43.283,52 | |
| MP-MISURE PREVENTIVE E PROTETTIVE E DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE EVENTUALMENTE PREVISTI NEL PSC PER LAVORAZIONI INTERFERENTI | 91.595,90 | |
| MS-MEZZI E SERVIZI DI PROTEZIONE COLLETTIVA | 334.299,87 | |
| PR-PROCEDURE CONTENUTE NEL PSC E PREVISTE PER SPECIFICI MOTIVI DI SICUREZZA | 2.326.934,44 | |
| Importo costi della sicurezza Euro | | 9.970.705,59 |
| IMPORTO TOTALE DEI COSTI DELLA SICUREZZA Euro | | 9.970.705,59 |

| Commissa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 396 di 397 |

10 ALLEGATO 2 – MAPPA DEI RISCHI

Si riporta di seguito la nota con la quale è stata richiesta la documentazione riguardante la mappa dei rischi specifici della tratta oggetto delle lavorazioni.

Il CSP di progetto esecutivo dovrà richiedere evidenza di tale documento per il tramite del RDL, così da aggiungere eventuali ulteriori prescrizioni al PSC legate ad eventuali interferenze.

Da: SANTO AURORA
Inviato: mercoledì 14 ottobre 2020 10:50
A: VANFIORI SILVIA
Cc: LUCI SERGIO
Oggetto: Richiesta mappa dei rischi: PD interramento per aeroporto CT

Buongiorno,
come già richiesto lo scorso Luglio, con riferimento al PD in oggetto, per la redazione dei PSC per macrofase 1 e macrofase 2, si sollecita nuovamente la richiesta della "Mappa dei Rischi Specifici" per tutte le opere presenti nelle aree oggetto di intervento.

Un saluto

Aurora Santo

| | | | | | | | | |
|----------|-------|------|------|-----------|-------------|--------|-----|------------|
| Commessa | Lotto | Fase | Ente | Tipo doc. | Opera/disc. | Progr. | Rev | Pagina |
| RS3H | 00 | D | 72 | PU | SZ0102 | 001 | A | 397 di 397 |

11 ALLEGATO 3 – ELENCO ELABORATI

Si rimanda al documento specifico di progetto: RS3H00D05LSMD0000001