

DHCO-HSE-CIR

Rev. 02 – SPR-SIC-21

Data: 10/02/2022

STANDARD DI PREVENZIONE DEL RISCHIO (SICUREZZA)

SPR-SIC-21 *INVESTIMENTO*

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA SOC. AUTOSTRADe PER L'ITALIA S.P.A. OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARA' PERSEGUITO A NORMA DI LEGGE.

THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF SOC. AUTOSTRADe PER L'ITALIA S.P.A. UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTE BY LAW.

DHCO-HSE-CIR

Rev. 02 – SPR-SIC-21

Data: 10/02/2022

1. SCOPO

Il presente standard definisce le modalità minime di prevenzione del rischio da adottare quando siamo in presenza di **rischio Investimento**, descrivendo le operazioni e i controlli da mettere in atto all'interno del progetto, a integrazione di quanto già previsto dalle Norme di legge, per rispettare i requisiti di sicurezza ed ambiente previsti negli standard gestionali HSE del Gruppo ASPI.

2. PRESCRIZIONI DI SICUREZZA OPERATIVE

2.1 RISCHIO DI INVESTIMENTO DA VEICOLI CIRCOLANTI NELL'AREA DI CANTIERE

Si dovranno disciplinare i percorsi pedonali e carrabili e dovrà essere sempre garantito il controllo degli accessi principali al cantiere, prevedendo ad esempio:

- Delimitazioni e segnaletica:
 - Delimitazioni fisiche (New jersey, guard rail, transenne, parapetti fissi, passerelle);
 - Segnaletica verticale ed orizzontale;
 - separazioni provvisorie (bandelle segnaletiche di plastica o cavalletti segnaletici mobili), per lavori di breve durata;
- limiti di velocità in considerazione delle caratteristiche dei percorsi e delle interferenze con le lavorazioni ed i pedoni;
- illuminazione, secondo le necessità diurne o notturne, delle vie d'accesso e quelle corrispondenti ai percorsi interni. in base alle prescrizioni contenute nella norma UNI 12464-2
- L'illuminazione artificiale, deve garantire una buona visibilità evitando l'abbagliamento;
- periodica manutenzione e verifica delle delimitazioni e della segnaletica;
- rampe che non abbiano pendenza eccessiva o con fondo stradale instabile;
- piste destinate ai soli mezzi, evitando, per quanto possibile, incroci con le zone pedonali. Gli eventuali incroci devono essere adeguatamente segnalati e non devono essere realizzati, per quanto possibile, a ridosso di zone a scarsa visibilità (curve, dossi, ostacoli). Le piste devono passare ad una distanza sufficiente da porte, portoni e zone per pedoni; qualora ciò non sia possibile, devono essere disposte barriere atte ad evitare investimenti alle uscite dei locali e alle vie pedonali che immettono direttamente ed immediatamente in una via di transito dei mezzi;
- che la sede stradale abbia larghezza sufficiente. Le piste di cantiere devono comunque avere una larghezza minima di 5,6 m se percorribili a doppio senso e di 3 m se percorribili a senso unico alternato, ai sensi del Codice della Strada;
- misure idonee ad impedire l'accesso involontario alle aree e alle piste di cantiere da parte di pedoni e mezzi non autorizzati, anche nei periodi in cui non sono in atto lavorazioni.

DHCO-HSE-CIR

Rev. 02 – SPR-SIC-21

Data: 10/02/2022

- programmi di interventi di manutenzione dei mezzi per assicurarne il corretto funzionamento degli stessi e dei relativi apprestamenti di sicurezza.
- segnaletica di avvertimento:



- ove necessario, l'utilizzo degli schemi segnaletici indicati nelle tavole allegate al Disciplinare per l'installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di Autostrade per l'Italia (edizione giugno 2017) e degli schemi segnaletici riportati nelle tavole allegate al DM 10/07/2002);
- l'obbligo che tutti i lavoratori indossino vestiario ad alta visibilità di classe 3, secondo la norma UNI EN ISO 20471:2017;
- l'installazione, dove necessario, di eventuali dossi artificiali;
- l'impiego dei movieri per disciplinare l'interazione uomo/macchina nei casi di ridotta visibilità e/o spazi ristretti del cantiere;
- il rispetto della distanza di sicurezza dal raggio di azione dei mezzi operativi. In caso di necessità, ci si potrà avvicinare ai mezzi d'opera solo dopo aver accertato che l'operatore abbia visibilità sull'interessato ed abbia arrestato il mezzo o la macchina operativa, previa autorizzazione richiesta all'operatore stesso;
- che i mezzi operanti in cantiere siano dotati delle seguenti apparecchiature che devono essere tenute in buono stato di conservazione e di efficienza per tutta la durata dei lavori:
 - lampeggiante ECE 65 in funzione;
 - dispositivi di illuminazione, di segnalazione e di posizione luminosi integrativi;
 - Retrovisori e specchi;
 - catadiottri e pannelli di segnalazione retroriflettenti e fluorescenti;
 - tergicristalli, lavacristalli e sistemi di sbrinamento;
 - sistemi acustici e visivi di segnalazione manovre e retromarcia;
- per i mezzi citati dalle NOTE INTERREGIONALI n°27-31-34-39-40 II°agg. e documenti attuativi emanati dalle regioni Emilia-Romagna e Toscana (autocarri, pale caricatori, autobetoniera, escavatori, fresatrici, motospazzatrici, autobotti. Etc..), dovrà essere prescritto un sistema integrativo di sicurezza per migliorare la visibilità in retromarcia (ad esempio telecamera e monitor). Tale sistema dovrà essere installato, inoltre, anche su tutti mezzi che presentano visibilità insufficiente in retromarcia ed effettuano di frequente tale manovra nell'utilizzo ordinario. Tali mezzi devono essere individuati nell'ambito della valutazione dei rischi.

DHCO-HSE-CIR

Rev. 02 – SPR-SIC-21

Data: 10/02/2022

- che tutti i mezzi operativi abbiano costantemente specchietti retrovisori puliti ed integri;

2.2 RISCHIO DI INVESTIMENTO DA UTENTI TERZI

Si dovranno:

- indicare le protezioni e le delimitazioni delle aree di cantiere su viabilità stradale e/o autostradale;
- indicare per quali fasi o condizioni le aree di cantiere saranno delimitate da barriere fisiche o da autocarro di protezione con segnalamento.

In funzione della durata e della tipologia dei lavori le aree di lavoro dovranno essere delimitate da barriere di sicurezza la cui tipologia, caratteristiche e specifiche dovranno essere definite dal progettista delle barriere di sicurezza.

In particolare, si richiede di prevedere una fascia di rispetto a tergo della barriera (variabile in funzione della classe di contenimento della barriera stessa) al fine di non invadere con maestranze e mezzi la Larghezza Operativa (W) e l'Intrusione del Veicolo (VI).

Per le barriere installate l'Appaltatore dovrà presentare la seguente documentazione:

- a) Manuale d'installazione del dispositivo solo relativamente alla verifica delle forniture, alla posa in opera, al collegamento degli elementi e alla verifica della conformità della installazione.
- b) Verbale "Corretta posa in opera di barriere di sicurezza «temporanee»". In tale dichiarazione, l'Appaltatore redige una dichiarazione che attesti come la barriera risulti installata secondo il manuale d'installazione della barriera stessa (relativamente alla posa in opera e al collegamento degli elementi) e sulla base delle eventuali prescrizioni di progetto e/o impartite dalla DL per l'adattamento della barriera alla sede stradale (firma Responsabile Tecnico della impresa installatrice). Il Direttore dei Lavori e il CSE recepiscono tale dichiarazione.

Qualora non sia possibile prevedere le suddette barriere per la delimitazione del cantiere le aree di lavoro in carreggiata autostradale dovranno essere protette mediante autocarro o autocisterna di massa non inferiore a 180 quintali così come indicato all'interno del Disciplinare ASPI *per l'istallazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di autostrade per l'Italia*, trainante segnale mobile di protezione (Freccione su Mezzo di segnalamento con pannello luminoso). Ad esempio:

- Durante la posa della segnaletica di parzializzazione/chiusura della carreggiata autostradale;

DHCO-HSE-CIR

Rev. 02 – SPR-SIC-21

Data: 10/02/2022

- Durante le fasi di lavorazioni eseguite in lento avanzamento come, la posa/rimozione dei coni o dei delineatori. L'utilizzo del mezzo di protezione è a valle della posa della presegnale e della diagonale di riduzione della carreggiata. La suddetta attività di posa/rimozione dei delimitatori di corsia va considerata alla stregua di un cantiere in lento avanzamento.

Inoltre, si dovrà prescrivere a titolo esemplificativo e non esaustivo quanto sottoindicato:

- Quando presente il rischio di investimento, dovuto alla circolazione dei veicoli in aree di cantiere prossime a strade aperte al traffico, occorre la messa in opera di segnaletica di avvertimento.



- Per i cantieri ubicati in carreggiata autostradale, dovranno essere utilizzati gli schemi segnaletici indicati nelle tavole allegate al Disciplinare per l'installazione, conduzione e rimozione dei cantieri di lavoro sulla rete di Autostrade per l'Italia (edizione giugno 2017);
- Per i cantieri ubicati su viabilità stradale, dovranno essere utilizzati gli schemi segnaletici riportati nelle tavole allegate al DM 10/07/2002);
- Tutti i lavoratori dovranno indossare vestiario ad alta visibilità di classe 3, secondo la norma UNI EN ISO 20471:2017;
- Tutti i mezzi operativi e non che accedono al cantiere dovranno essere muniti di lampeggiante ECE 65 in funzione;
- Le attività di installazione/rimozione del cantiere dovranno essere segnalate con operatore ed effettuate secondo i contenuti delle "Linee guida per la sicurezza dell'operatore su strada" (rev.6/2016);
- Dovrà essere garantita la sorveglianza e mantenimento in efficienza della segnaletica verticale nelle ore di "inattività del cantiere" come previsto nel Disciplinare ASPI.
- Per la fase di montaggio della barriera new jersey per la delimitazione dell'area di cantiere su una delle corsie (esempio: delimitazione con N.J della corsia di emergenza), si dovrà sempre prevedere anche la chiusura della corsia adiacente (esempio: per montaggio barriera N.J in corsia di emergenza si dovrà chiudere temporaneamente anche la corsia di marcia).