

PROMEMORIA DELLE PROCEDURE DA ATTUARE PER LA MOVIMENTAZIONE DEI MEZZI DELLE DITTE APPALTATRICI IN REGIME DI INTERRUZIONE.

La norma regolamentare che disciplina la movimentazione delle macchine delle ditte appaltatrici in regime di interruzione, è la Disposizione n° 33 del 22/11/2000.

Di seguito sono riportati alcuni punti come promemoria all'attività di scorta del personale RFI.

- Libretti macchine

Una prima verifica dei libretti delle macchine viene effettuato dalla Direzione Lavori, la quale provvede ad elaborare un elenco di tutte le macchine che potranno operare in cantiere.

La prima volta che i mezzi arrivano nel cantiere, sarà cura del Capo Impianto verificare la rispondenza dei libretti nonché lo stato della verifica dei mezzi.

Sul mezzo deve trovarsi il libretto originale, o al limite, la copia conforme (timbro e firma Appaltatore)

- P.O.S.

Sul Piano Operativo Sicurezza, devono essere riportati i dati relativi alle caratteristiche della linea in cui il cantiere opera: pendenza, grado di frenatura, gradi di prestazione, progressive P.L. e le conseguenti misure di sicurezza dovranno essere portate a conoscenza di tutto il personale coinvolto.

- Fase operatività – cantiere di lavoro

Quando la ditta opera in una zona molto vasta in una tratta tra due stazioni limitrofe, ed esce normalmente dalla stazione di ricovero, già con le macchine in assetto di lavoro, si può ritenere che il cantiere si estende a partire dalla punta scambi della stazione di ricovero, fino al punto più distante nell'ambito della tratta interrotta. Tale zona di operatività, che potrebbe coincidere anche con la punta scambi dell'altra stazione limitrofa, dovrà essere delimitata inequivocabilmente, e sarà comunque cura degli agenti RFI di scorta, in testa e in coda al cantiere, a far rispettare tale limite.

In questa zona di operatività, l'organizzazione, il coordinamento, la disposizione e la stabilità dei carichi e tutte le movimentazioni dei mezzi della ditta, sono a cura e responsabilità dell'appaltatore, nell'ambito della propria sfera di autonomia.

Resta comunque a cura del personale di RFI il controllo relativo all'organizzazione della protezione cantiere (ingombro sagoma binario attiguo ecc.)

- Prova freno nella zona di operatività

Premesso che stiamo trattando la fase di operatività all'interno del cantiere, dove tutte le movimentazioni sono coordinate dall'Appaltatore, come riportato dalla Disp.33/2000, l'agente di scorta RFI dovrà accertarsi dell'efficienza della frenatura del convoglio e dei singoli mezzi in base al buon senso nonché alle norme in vigore. Naturalmente è opportuno che una verifica sull'efficacia della frenatura di tutti i mezzi, sia fatta all'arrivo dei macchinari in ambito cantiere, prima dell'inizio dei lavori. Dopodiché, verificare se durante l'interruzione, i mezzi escono congiuntamente con la condotta dell'aria attaccata, oppure singolarmente. Per tutti i mezzi singoli con propria trazione, sarà sufficiente effettuare un "saggio di frenatura". Per convogli con la condotta dell'aria attaccata, valutare se le caratteristiche della linea (forti pendenze, PL ecc.), e la composizione (n° pezzi, carichi ecc.) sono tali da preferire una prova freno completa anziché un saggio della frenata. In ogni caso annotare su mod. L.IE/C1 da consegnare al Capo Cantiere della ditta, "si da avviso all'appaltatore di caricare i mezzi entro i limiti max. previsti nei libretti". All'occorrenza di una prova freno completa, se si prevede ad

esempio che i carri escono vuoti all'inizio dell'interruzione, per rientrare carichi, potrà essere opportuno effettuare i calcoli considerando sempre il massimo carico ammissibile, in modo da non dover ripetere la prova freno, al rientro in stazione.

Comunicare con M.40 al conducente della ditta, l'esito della prova freno (% peso frenato ecc.)

– **Scambio moduli**

Tutte le interruzioni verranno autorizzate e confermate dal personale RFI al capo Cantiere ditta, con la consegna del mod. **L.IE/C1** e tutte le disalimentazioni della linea di contatto 3,4 Kv, verranno comunicate con emissione da parte dell'agente Titolare dell'interruzione, del mod. **MAN 6.05** di **nulla osta inizio lavori**, secondo le norme in vigore (art.18 comma 14 -a I.P.C.) per il ricevimento del quale la Ditta Esecutrice dovrà comunicare i nominativi dei propri agenti (con l'avvertenza che, almeno una delle persone indicate deve essere sempre presente all'interruzione), **restando inteso che la stessa persona che avrà controfirmato il mod. MAN.6.05 di inizio lavori, lo riconsegnerà all'agente RFI debitamente firmato al termine di ogni attività lavorativa, significando che nulla osta alla rimessa in tensione della linea di contatto 3,4 Kv.**

Pertanto, il capo Cantiere della ditta potrà iniziare i lavori solo dopo aver restituito firmato il modulo in questione.

Nel modello L.IE/C1 è bene riportare la seguente dizione:

“si ordina al personale della ditta di non impegnare i P.L. senza scorta di agente RFI”

“si da avviso all'appaltatore di caricare i mezzi entro i limiti max, previsti nei libretti”

L'esito della prova freno, sia con saggio di frenatura che completa, dovrà essere comunicata con M.40, al conducente del convoglio.