



Documento integrativo di Valutazione dei Rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori e degli operatori che accedono all'Infrastruttura ferroviaria del Punto Franco Nuovo di Trieste in occasione di lavoro

Edizione	Revisione	Data	Motivo
03	00	12/06/2020	Prima emissione a seguito di convenzione d'uso ad Adriafer S.r.l. quale gestore unico della manovra ferroviaria
03	01	02/09/2021	Revisione a seguito di nuova struttura di governance e di deleghe di Adriafer S.r.l. quale gestore unico della manovra ferroviaria
04	00	21/07/2025	Revisione generale per recepimento nuove figure apicali aziendali

1. Indice del documento:

1. SOGGETTI COINVOLTI E RUOLO SVOLTO NELL'AMBITO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DI PFN - TS
 - 1.1 Soggetto convenzionante
 - 1.2 Soggetto convenzionato

2. DESCRIZIONE DEI RISCHI DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO PRESENTI NELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DEL P.F.N. DI TRIESTE
 - 2.1 Scopo
 - 2.1.1 *Relazione tra rischi da considerare e quelli applicabili al contesto dell'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. in considerazione delle attività ivi svolte da diversi Soggetti autorizzati a operare*
 - 2.1.2 *Valutazione dei rischi in relazione agli scenari*
 - 2.2 Campo di applicazione
 - 2.3 Layout dell'infrastruttura ferroviaria di P.F.N.
 - 2.4 Termini e definizioni
 - 2.5 Riferimenti normativi
 - 2.6 Valutazione dei rischi
 - 2.6.1 *Metodologia di valutazione*
 - 2.6.2 *Stima della gravità e della probabilità del danno*
 - 2.6.3 *Stima del rischio*
 - 2.6.4 *Ponderazione del rischio*
 - 2.6.5 *Rischi normati*
 - 2.6.6 *Gestione del rischio*
 - 2.6.7 *Misure individuate e loro programmazione*
 - 2.6.8 *Identificazione e valutazione dei rischi applicabili al contesto dell'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. in considerazione delle attività ivi svolte da AdSP MAO*

3. PROCEDURE DI EMERGENZA
 - 3.1 Aspetti generali sulla gestione delle emergenze
 - 3.1.1 *Infortunio / malore*
 - 3.1.2 *Incendio*
 - 3.1.3 *Incidente presso le intersezioni a raso con mezzi stradali senza infortuni*
 - 3.1.4 *Danno ambientale*

4. GESTIONE DEL PRESENTE DOCUMENTO INTEGRATIVO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI
 - 4.1 Emissione, aggiornamento, diffusione del Documento

5. PIANO DI MIGLIORAMENTO

Allegato 1 - Valutazione rischi interferenziali tra AdSP MAO e Adriafer S.r.l presso l'infrastruttura ferroviaria di P.F.N.

1.1 Soggetto convenzionante

Ragione Sociale	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Servizio di Prevenzione e di Protezione
C.F. / P.IVA	00050540327
Sede Legale	Via K.L. Von Bruck 3, 34144 Trieste - Tel. 040-6731 - Fax 040-6732406
Datore di lavoro	Dr. Donato Liguori
Delegato Sicurezza	Ing. Sergio Signore
R.S.P.P.	Dr. Giovanni Civran
Medico Competente	Dr. Lorenzo Bongiorno
R.L.S.	Geom. Fabrizio Deluisa
Ruolo svolto nella Infrastruttura Ferroviaria del Punto Franco Nuovo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Redazione e aggiornamento – in occasione di cambiamenti previsti o accertati – del “documento tecnico informativo di descrizione dei rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori che accedono all’Infrastruttura ferroviaria del Punto Franco Nuovo di Trieste in occasione di lavoro” 2. Redazione dei DUVRI per i servizi in appalto e promozione delle riunioni di coordinamento della sicurezza preliminari all’avvio di servizi tecnici / manutentivi o di lavori che possono diversamente interessare anche le aree dell’infrastruttura ferroviaria di PFN.

Ragione Sociale	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Direzione Tecnica
C.F. / P.IVA	00050540327
Sede Legale	Via K.L. Von Bruck 3, 34144 Trieste - Tel. 040-6731 - Fax 040-6732406
Dirigente	Ing. Eric Marcone 331 6354960
Resp. Ambiente e Bonifiche	Ing. Vanna Gentilli 338 6900190
Responsabile Manutenzioni	Ing. Eric Marcone 331 6354960
Resp. Efficient. Energetico	Ing. David Taucer 335 8197446
Responsabile Nuove Opere	Ing. Emiliano Elisi 334 3378296
Ruolo svolto nella Infrastruttura Ferroviaria del Punto Franco Nuovo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sorveglianza continuativa dello stato di usura e di manutenzione ordinaria di opere, impianti e reti presenti ANCHE nel sottosuolo, o incorporate nelle aree dell’Infrastruttura ferroviaria di PFN, o tangenti o insistenti su tale area che però non afferiscono all’infrastruttura ferroviaria stessa (es. viadotti, edifici confinanti col sedime ferroviario, sottoservizi che corrono al di sotto del sedime ferroviario di interesse generale, pali dell’illuminazione, ecc.) 2. Pianificazione, progettazione, direzione lavori, verifica in corso d’opera e collaudo delle nuove opere e manutenzioni straordinarie eseguite ANCHE nel sottosuolo, o incorporate nelle aree dell’Infrastruttura ferroviaria di PFN, o tangenti o insistenti su tale area che però non afferiscono all’infrastruttura ferroviaria stessa (es. viadotti, edifici confinanti col sedime ferroviario, sottoservizi che corrono al di sotto del sedime ferroviario di interesse generale, pali dell’illuminazione, ecc.).

Ragione Sociale	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Direzione Infrastruttura Ferroviaria
C.F. / P.IVA	00050540327
Sede Legale	Via K.L. Von Bruck 3, 34144 Trieste - Tel. 040-6731 - Fax 040-6732406
Dirigente	Ing. Paolo Crescenzi
Responsabile	Ing. Giovanni Grillo
RSGS Ferroviario	Ing. Andrea Gnesda
Ufficio Tecnico	Arch. Chiara Valenta
Ispettore ferroviario	Diego Segà (coordinatore) 3351750309 responsabile personale operativo
	Stefano Frascione 3346443197 responsabile formazione
	Manuel Pocusta 334 6184321
	Manuel Furlan 334 6787296
	William Gaspardis 334 6787286
	Giovanni Giraldi 334 6787090
	Alessandro Lozei 334 6796981
	Mitja Milinco 334 6618010
	Alex Mazzullo 334 6618066
	Daniel Sturm 334 6183836
	Giuliano Naperotti 348 1754355
	Antonio Marsiglia 334 6790031
	Mattia Secoli 334 6184362 responsabile circolazione
Ruolo svolto nella Infrastruttura Ferroviaria del Punto Franco Nuovo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gestione e mantenimento dei sottosistemi strutturali conformemente ai requisiti essenziali di sicurezza 2. Realizzazione, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> • Sorveglianza continuativa dello stato di usura e di manutenzione ordinaria dell'Infrastruttura ferroviaria del Punto Franco Nuovo di Trieste • Pianificazione, progettazione, direzione lavori, verifica in c.o. e collaudo delle nuove opere e manutenzioni straordinarie eseguite nell'ambito della Infrastruttura ferroviaria del Punto Franco Nuovo di Trieste. • Realizzazione, gestione e manutenzione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura • Messa in servizio dei sottosistemi pertinenti (strutturale, controllo comando e segnalamento) 3. Gestione della circolazione ferroviaria 4. Emanazione delle disposizioni e delle prescrizioni di esercizio ferroviario in coerenza con il quadro normativo di riferimento 5. Implementazione, gestione e aggiornamento del SGS Ferroviario in relazione a tutte le procedure operative attinenti le attività 1 e 2 6. Gestione delle relazioni operative e delle interfacce con il Adriafer Srl all'esercizio delle manovre ferroviarie presso l'Infrastruttura ferroviaria del Punto Franco Nuovo di Trieste 7. Redazione dei DUVRI per i servizi in appalto e promozione delle riunioni di coordinamento della sicurezza preliminari all'avvio di servizi tecnici / manutentivi o di lavori di cui ai punti 1 e 2.

1.2 Soggetto convenzionato

Ragione Sociale	Adriafer S.r.l.
C.F. / P.IVA	01033440320
Sede Legale	S.N.C. Magazzino 53, Punto Franco Nuovo, 34123 Trieste
Amministratore delegato	Dott. Maurizio Cociancich
Direttore generale - Datore di lavoro	Dott. Maurizio Cociancich
Responsabile Area Produzione	Sig. Tiziano Simonutti
Responsabile Area Tecnica	Sig. Vito Di Maria
Responsabile Organizzazione e Risorse Umane	Sig. Luca Lo Cascio
Responsabile Amministrazione Budget e Controllo di Gestione	Sig. Guido Costa
Responsabile SGS	Sig. Lorenzo Alberti
Presidente ODV	Dott. Andrea Biagini
R.S.P.P.	P.I. Furio Benci
Medico Competente	Dott. Andrea Prodi
R.L.S.	Sig. Paolo Stringone
Ruolo svolto nella Infrastruttura Ferroviaria del Punto Franco Nuovo	<ol style="list-style-type: none"> Adriafer Srl in data 01/03/2019 con convenzione sottoscritta tra AdSP MAO ed Adriafer Srl, il 17/12/2019, opera in qualità di Gestore Unico del servizio d'interesse generale della manovra ferroviaria nel Comprensorio di Trieste, nominato da AdSP MAO con Deliberazione n.545/2018, del 6 novembre 2018. Adriafer Srl, adegua il proprio SGS Ferroviario tenendo conto delle migliori condizioni di sicurezza ferroviaria e considerando lo stato degli istradamenti dei convogli ferroviari, effettuato con deviatori manovrati manualmente, dove esegue il servizio come Gestore Unico del servizio d'interesse generale della manovra ferroviaria. Considerando inoltre le interferenze del contesto di lavoro proprie del PFN di Trieste e le attività svolte da AdSP MAO - Direzione Infrastruttura Ferroviaria. Le normative ferroviarie di riferimento sono quelle previste per le infrastrutture ferroviarie interconnesse all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale gestita da RFI. Adriafer Srl., come previsto dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. riesamina il proprio DVR e – se del caso lo adegua alle migliori condizioni di sicurezza - alla luce delle informazioni ricavate dal “Documento tecnico informativo di descrizione dei rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori e degli operatori che accedono all'Infrastruttura ferroviaria del Punto Franco Nuovo di Trieste in occasione di lavoro” ed eventuali successivi aggiornamenti dello stesso.

2. DESCRIZIONE DEI RISCHI DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO PRESENTI NELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA DEL P.F.N. DI TRIESTE

2.1 Scopo

Il presente documento viene redatto:

- a integrazione del DVR di AdSP MAO, per documentare i rischi presenti presso l'infrastruttura ferroviaria di PFN, quando, presso la stessa, vi accedono i propri Lavoratori aventi le mansioni di
 - a. Addetto all'infrastruttura ferroviaria
 - b. Ispettore portuale
 - c. Impiegato tecnico

- a beneficio di Adriafer S.r.l. che opera come gestore unico della manovra ferroviaria presso gli spazi dell'Infrastruttura Ferroviaria del PFN di Trieste, affinché questi ne esamini i contenuti e, qualora vi trovasse elementi di novità rispetto a quanto già considerato nella propria documentazione della sicurezza, aggiorni il DVR redatto ai sensi dell'Art. 28 D.Lgs. 81/2008, entro i tempi definiti dall'Art. 29 del D.Lgs. 81/2008.

2.1.1 Relazione tra rischi da considerare e quelli applicabili al contesto dell'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. in considerazione delle attività ivi svolte da diversi Soggetti autorizzati a operare

Si considerano nel presente Documento tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori di cui al D.Lgs. 81/08, come previsto dall'art. 28, comma 2, lettera a) e per ciascuno di questi, in relazione alle "attività di competenza", si accerta se tale rischio è presente oppure no.

Si identificano le seguenti 04 famiglie di rischio.

I rischi connessi allo svolgimento delle attività di sorveglianza, manutenzione ordinaria e straordinaria ed esecuzione di nuove opere presso l'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. → interessano i Lavoratori di AdSP MAO di cui al § 1.1 e i Lavoratori delle relative imprese appaltatrici. Tali rischi sono valutati dal DdL di AdSP MAO.

I rischi connessi allo svolgimento delle attività di manovra ferroviaria presso l'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. e processi attinenti → interessano i Lavoratori del Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria nominato e convenzionato come indicato in precedenza ed i Lavoratori delle relative imprese appaltatrici. Tali rischi sono valutati dal DVR di Adriafer Srl.

I rischi propri (o "ambientali") del luogo di lavoro costituito dal sedime ferroviario → interessano indistintamente i Lavoratori di AdSP MAO di cui al § 1.1, i Lavoratori di Adriafer Srl, qualunque altro Lavoratore operante per conto di AdSP MAO o di Adriafer Srl che, in base a uno specifico contratto di appalto o d'opera è chiamato a intervenire presso il sedime ferroviario di P.F.N. Tali rischi sono valutati dal DdL di AdSP MAO e messi a conoscenza di Adriafer Srl attraverso la formale trasmissione del presente Documento. Tali rischi sono anche incorporati nei DUVRI dei lavori in appalto che interesseranno le aree del sedime ferroviario.

I rischi interferenziali derivanti dalla presenza e attività presso il sedime ferroviario di P.F.N. dei Lavoratori o Appaltatori di AdSP MAO e dei Lavoratori o Appaltatori di Adriafer Srl → interessano, con diversi nessi di causa e di effetto, i Lavoratori di AdSP MAO di cui al § 1.1, i Lavoratori di Adriafer Srl di cui al § 1.2, qualunque altro Lavoratore operante per conto di AdSP MAO o di Adriafer Srl che, in base a uno specifico contratto di appalto o d'opera è chiamato a intervenire presso il sedime ferroviario di P.F.N.. Tali

rischi interferenziali sono valutati congiuntamente dal DdL di AdSP MAO e dal DdL di Adriafer Srl e sono da questi considerati anche nella predisposizione dei DUVRI redatti a monte dei procedimenti di appalto di competenza. La natura di tali rischi e le rilevanti interconnessioni operative che mettono in relazione sotto il profilo della sicurezza le attività e gli effetti di tali attività svolte da AdSP MAO e da Adriafer Srl rende necessario, per mantenere aggiornata e attendibile nel tempo la valutazione dei rischi interferenziali, che le Parti coinvolte effettuino "tavoli tecnici" pianificati e calendarizzati allo scopo di riesaminare i contenuti di tale valutazione (vedere al proposito le procedure di interfaccia in essere)

2.1.2 Valutazione dei rischi in relazione agli scenari

Questo documento descrive i rischi presenti presso l'infrastruttura ferroviaria di PFN considerando 3 scenari distinti:

Scenario 1 → **Totale assenza di operatività e di manovra presso l'infrastruttura ferroviaria di PFN:** in questo caso i rischi considerati sono esclusivamente ambientali, ovvero quelli propri dello spazio di lavoro di seguito identificato, descritto e valutato alla data di emissione del presente documento.

Scenario 2 → **Piena operatività di traffico ferroviario:** in questo caso i rischi considerati sono quelli derivanti:

- a. dalla presenza sul sedime ferroviario della varie tipologie di convogli e merci autorizzate al transito o sosta presso l'infrastruttura in oggetto aggiornate alla data di emissione del presente documento
- b. dalla presenza delle attività caratteristiche del contesto portuale ove l'infrastruttura in oggetto è inserita, considerando condizioni di elevata intensità delle stesse

Scenario 3 → **Situazioni di emergenza in atto presso il sedime ferroviario. In tale caso si ipotizzano emergenze derivanti da:**

- INCENDIO
- INFORTUNIO / MALORE
- DANNO AMBIENTALE: VERSAMENTO / FUORIUSCITA DI SOSTANZE PERICOLOSE AL SUOLO
- INCIDENTE FERROVIARIO
- INVESTIMENTO LAVORATORI / PEDONI NELLE 02 INTERSEZIONI A RASO FERROVIA – VIABILITA' PORTUALE

Scopo del documento è quello di riportare, in relazione ai diversi pericoli identificati presso l'Infrastruttura Ferroviaria nei 03 scenari sopra descritti, tutti i rischi ad essi associati, fornendo i dati derivanti dalle misurazioni ambientali condotte, definendo le necessarie misure di prevenzione o di protezione.

2.2 Campo di applicazione

Il presente documento trova applicazione all'infrastruttura ferroviaria localizzata nell'area del PFN di Trieste così descritta attraverso l'identificazione di n° 02 zone omogenee:

Zona 1 → Area di complessivi 75.708 mq delimitata, a partire dal Varco 2, dal muro perimetrale, Varco 3, muro perimetrale, Varco 4, recinzione area Molo VII fino al cancello di confine di concessione, recinzione e muro officina PTS, limite impianti ferroviari (paraurti in cls), banchina magazzino 72 e magazzino 70, recinzione aree operative Adriafer S.r.l., muro dell'edificio ex-CULPT, recinzione lato parcheggi, retro edifici officina Dalet, cancelli lato Molo V, recinzione longitudinale parallela al binario 1, sedime binario fino a ricongiungimento Varco 2.

Zona 2 → All'area sopra identificata si aggiungono i sedimi ferroviari di raccordo con il Terminal Molo V e Molo VI, comprensivi di attraversamenti stradali a raso

Zona	Caratteristiche funzionali di omogeneità delle n° 02 Zone e peculiarità
1	<p>Zone in campo aperto, delimitate da reti, edifici portuali, mura, infrastrutture.</p> <p>Assenza di coperture, salvo la presenza di porzioni di sedime ferroviario sovrastate da viadotti o poste in prossimità di edifici nuovi o in degrado.</p> <p>In pochissimi punti possono sostare mezzi leggeri o pesanti in prossimità delle reti poste a delimitazione del sedime ferroviario.</p> <p>Non vi sono punti prossimi a banchine.</p> <p>Non vi sono zone di possibile interferenza con il traffico portuale.</p> <p>Si rileva la presenza del passaggio di circa 2.500 manovre all'anno con presenza di Merci pericolose. In relazione al rischio chimico si segnalano inoltre sporadici ritrovamenti di rifiuti – potenzialmente anche pericolosi – che possono essere stati abbandonati da terzi (bombolette spray, stracci intrisi di grasso, ecc.).</p> <p>Al suolo sono depositate polveri di graniglia stradale e da usura / dilavamento dei suoli oltre che quelle derivanti dal passaggio dei vagoni e dal dilavamento degli stessi. In sospensione vi possono essere le emissioni da gas di scarico degli automezzi in transito nel circondario. Non vi sono accumuli a terra di materiali polverulenti.</p> <p>Il rumore ambientale è modesto ed è riferibile a quello di attività di logistica svolta nel circondario.</p> <p>Nelle aree in oggetto non si può escludere la presenza di animali infestanti del tipo roditori, insetti striscianti, insetti volanti. La loro nidificazione può essere proprie delle aree in oggetto (aree a verde localmente presenti) e del circondario (edifici, sottoservizi, altre cavità e anfratti).</p> <p>Le aree calpestabili sono caratterizzate per la quasi totale interezza dalla presenza di armamento ferroviario e passaggi pedonali costituiti da terreno irregolare rivestito da pietrisco fine e grossolano.</p> <p>Nel sottosuolo sono presenti cavidotti ove scorrono cavi di rete dati e cavi elettrici alimentati da corrente in media e bassa tensione.</p> <p>In superficie sono presenti: Binari, Pali di illuminazione, Deviatoi ferroviari: di questi il 50% casse elettriche, attualmente manovrate a mano con manovella, il 49% con leva e contrappeso e l'1% a scatolare, Chiusini per accesso ai sottoservizi e impianti interrati</p>
2	<p>Zone in campo aperto, delimitate in parte da reti sostenute da new jersey e altre infrastrutture e in parte prive di sbarramenti in quanto punti di intersezione a raso con la viabilità portuale.</p> <p>Assenza di coperture, salvo la presenza di porzioni di sedime ferroviario sovrastate da viadotti e/o strutture industriali in carpenteria metallica o poste in prossimità di edifici nuovi o in degrado.</p> <p>In vari punti possono sostare mezzi leggeri o pesanti in prossimità delle reti poste a delimitazione del sedime ferroviario.</p> <p>Non vi sono punti prossimi a banchine.</p> <p>Vi sono zone di possibile interferenza con il traffico portuale: intersezioni a raso con la viabilità portuale dove transitano mezzi pesanti e leggeri e pedoni.</p> <p>Oltre ai frequenti ritrovamenti di rifiuti – potenzialmente anche pericolosi – che possono essere stati abbandonati da terzi, rileva la presenza del passaggio di circa 2.500 manovre all'anno con presenza di Merci pericolose. Al suolo sono depositate polveri di graniglia stradale e da usura / dilavamento dei suoli oltre che quelle derivanti dal passaggio dei vagoni e dal dilavamento degli stessi. In sospensione vi possono essere le emissioni da gas di scarico degli automezzi in transito nel circondario. Non vi sono accumuli a terra di materiali polverulenti.</p> <p>Il rumore ambientale è maggiore di quello di Zona 1 ed è riferibile a quello di attività di logistica svolta nel circondario.</p> <p>Nelle aree in oggetto non si può escludere la presenza di animali infestanti del tipo roditori, insetti striscianti, insetti volanti. La loro nidificazione è localizzata nel circondario (edifici, sottoservizi, altre cavità e anfratti).</p> <p>Le aree calpestabili sono caratterizzate per la quasi totale interezza dalla presenza di armamento ferroviario e passaggi pedonali costituiti da terreno irregolare rivestito da pietrisco fine e grossolano.</p> <p>Nel sottosuolo sono presenti cavidotti ove scorrono cavi di rete dati e cavi elettrici alimentati da corrente in media e bassa tensione.</p> <p>In superficie sono presenti: Binari, Pali di illuminazione, Deviatoi ferroviari: di questi il 50% casse elettriche, attualmente manovrate a mano con manovella, il 49% con leva e contrappeso e l'1% a scatolare, Chiusini per accesso ai sottoservizi e impianti interrati</p>

2.3 Layout dell'infrastruttura ferroviaria di P.F.N.



2.4 Termini e definizioni

DdL	→	Datore di Lavoro ai fini della Sicurezza
RSPP	→	Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione
RLS	→	Rappresentante dei Lavoratori in materia di Sicurezza
MC	→	Medico Competente
SSL	→	Salute e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro
DT	→	Direzione Tecnica
DIF	→	Direzione Infrastruttura Ferroviaria
SGS	→	Sistema Gestione Sicurezza ambito ferroviario
AdSP MAO	→	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
CIS	→	Comitato di Igiene e Sicurezza

2.5 Riferimenti normativi

RD 327/1942 "Codice della Navigazione".

DM 1 settembre 2021 "Criteri generali per il controllo e la manutenzione degli impianti, attrezzature ed altri sistemi di sicurezza antincendio, ai sensi dell'articolo 46, comma 3, lettera a), punto 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81"

DM 2 settembre 2021 "Criteri per la gestione dei luoghi di lavoro in esercizio ed in emergenza e caratteristiche dello specifico servizio di prevenzione e protezione antincendio, ai sensi dell'articolo 46, comma 3, lettera a), punto 4 e lettera b) del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81"

DM 3 settembre 2021 "Criteri generali di progettazione, realizzazione ed esercizio della sicurezza antincendio per luoghi di lavoro, ai sensi dell'articolo 46, comma 3, lettera a), punti 1 e 2, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81"

Ordinanza AdSP MAO n. 72/2003, "disciplina delle fonti termiche in ambito portuale".

DM 15/07/2003 n. 388 "Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale"

D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. concernente le norme di protezione ambientale"

D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. "Testo Unico Sicurezza sul Lavoro".

Protocollo d'intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell'ambito portuale di Trieste sottoscritto in Prefettura in data 18 dicembre 2015.

Ordinanza AdSP MAO n. 28/2011, "Disciplina della circolazione dei veicoli e dei pedoni all'interno delle aree di interesse generale del Punto Franco Nuovo" del 09/05/2011, integrata con Ordinanza Autorità di Sistema Portuale n. 48/2017.

DGR Friuli – Venezia Giulia 1014/2014 recante "Linee guida regionali per l'accreditamento dei soggetti erogatori dei corsi BLSA a personale non sanitario".

Ordinanza congiunta AdSP MAO n. 25/2016 e Capitaneria di Porto n. 9/2016 in materia di "imbarco, sbarco, trasbordo e transito di armi, munizioni, esplosivi".

Ordinanza congiunta AdSP MAO n. 65/2016 e Capitaneria di Porto n. 25/2016 in materia di merci pericolose.

Ordinanza AdSP MAO n. 47/2017, Disciplina riguardante l'assunzione, la detenzione e la somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche in ambito portuale

Ordinanza AdSP MAO n. 21/2022, Disciplina degli infortuni in ambito portuale e allegato Protocollo ASUGI – AdSP MAO per gli interventi di soccorso sanitario di emergenza nei Punti Franchi del Porto di Trieste.

Protocollo d'intesa per gli interventi in ambito portuale per il personale di polizia giudiziaria e gli organi ispettivi del 16 novembre 2018

Ordinanza AdSP MAO n. 49/2024 "Disciplina della comunicazione degli avviamenti del lavoro portuale all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e disciplina delle funzioni di vigilanza e controllo e dei connessi poteri di polizia amministrativa in materia di sicurezza, igiene del lavoro e ambiente nei Porti di Trieste e Monfalcone"

Deliberazione dell'AdSP MAO n.545 del 6 novembre 2018 – Nomina di Adriafer Srl come Gestore Unico del servizio della Manovra Ferroviaria nel Comprensorio di Trieste.

Convenzione AdSP MAO – Adriafer S.r.l. di data 01.03.2019 sottoscritta il 17.12.2019 recante "Convenzione per l'utilizzo da parte di Adriafer S.r.l. dell'infrastruttura ferroviaria presente in sedime demaniale in gestione all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale"

Allegato 1 - Valutazione rischi interferenziali tra AdSP MAO e Adriafer S.r.l. gestore unico della manovra presso l'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. e s.m.i.

D.Lgs. 50/2019 Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

2.6 Valutazione dei rischi

2.6.1 Metodologia di valutazione

La stima del rischio, associato a una situazione o a un elemento di pericolo, è stabilita dalla combinazione della probabilità di accadimento di una lesione o di un danno alla salute e della gravità prevedibile della lesione o del danno alla salute.

L'individuazione dei pericoli presenti nei luoghi di lavoro e la valutazione dei rischi legati alle attività svolte nei luoghi di lavoro identificati al § 2.2 viene effettuata distinguendo tra:

1. attività o eventi presenti abitualmente che determinano una situazione pericolosa;
2. attività svolte in casi straordinari o indesiderati.

Nella stima del rischio è possibile distinguere due approcci:

1. una "misura soggettiva", nel caso in cui la stima del rischio derivi dalla sensibilità e dall'esperienza del valutatore (per la stima dei rischi derivanti, per esempio, dall'esecuzione di lavori elettrici, dall'uso di attrezzature di lavoro, dall'esecuzione di lavori in quota);
2. una "misura oggettiva", per esempio, tramite l'uso di strumenti e/o algoritmi (basti pensare alla valutazione del rischio derivante dall'esposizione a radiazioni ottiche artificiali in cui sono effettuate misure strumentali delle radiazioni ottiche per poi essere elaborate tramite specifico algoritmo).

La norma BS 18004:2008 consente una misura dei rischi basati su un metodo cosiddetto "semi-qualitativo", per il quale la stima delle probabilità e della gravità è lasciata all'interpretazione soggettiva di chi deve

svolgere la valutazione, sulla base dell'esperienza (registro infortuni, interviste al personale), della conoscenza dei fattori influenti presenti nel caso specifico (analisi del contesto) e delle conoscenze maturate in materia di sicurezza e di igiene del lavoro (legislazione, normative, linee guida, pubblicazioni). A valle della stima della probabilità e della gravità può essere ponderato il rischio oggetto di valutazione. Nella norma BS 18004, la ponderazione è espressa su una scala di due giudizi, ossia considerando il rischio accettabile o, in alternativa, non accettabile (si veda la Tabella 4: ponderazione del rischio):

- un **rischio è accettabile** qualora sia stato "ridotto a un livello che può essere tollerato dall'organizzazione tenendo in considerazione il rispetto degli obblighi di legge e della propria politica per la salute e sicurezza sul lavoro";
- viceversa, un **rischio ritenuto non accettabile**, di fatto, deve vietare di effettuare il lavoro stesso, a prescindere dai vantaggi ottenibili.

Lo scopo di questo giudizio è di determinare la necessità e la priorità di implementare ulteriori misure di sicurezza.

2.6.2 Stima della gravità e della probabilità del danno

Si sono considerate le dimensioni possibili del danno derivante da un determinato rischio, nei termini di una gamma di conseguenze quali:

STIMA DELLA GRAVITÀ DEL DANNO

D	GIUDIZIO	ESEMPI DI CATEGORIA DI DANNO <i>Tratto da BS 18004:2008</i>	
DL	Danno lieve	Salute	Esposizione cronica con effetti rapidamente reversibili Esposizione cronica con effetti reversibili Esempi ✓ Fastidio ✓ Irritazione (es. mal di testa) ✓ Temporanea malattia comportante disagio
		Sicurezza	Infortunio o episodio di esposizione acuta con inabilità rapidamente reversibile Infortunio o episodio di esposizione acuta con inabilità reversibile Esempi ✓ Ferite superficiali; ✓ Piccoli tagli ed abrasioni; ✓ Irritazioni agli occhi causate dalla polvere
DM	Danno moderato	Salute	Esposizione cronica con effetti irreversibili e/o parzialmente invalidanti Esempi ✓ Perdita parziale dell'udito; ✓ Dermatiti; ✓ Asma ✓ Disturbi agli arti superiori ✓ Malattie comportanti inabilità minori permanenti
		Sicurezza	Infortunio o episodio di esposizione acuta con effetti di invalidità parziale Esempi ✓ Lacerazioni ✓ Ustioni ✓ Traumi ✓ Distorsioni ✓ Piccole fratture
DG	Danno grave	Salute	Esposizione cronica con effetti letali, e/o totalmente invalidanti

			Esempi ✓ Grave malattia mortale ✓ Grave inabilità permanente
		Sicurezza	Infortunio o episodio di esposizione acuta con effetti letali o invalidità totale Esempi ✓ Lesioni mortali ✓ Amputazione; ✓ Lesioni multiple; ✓ Gravi fratture

Tabella 1: stima della gravità del danno

Al contempo si è stimata la probabilità di accadimento dei danni (lesioni, disturbi, patologie); il livello di probabilità o frequenza è stato espresso con giudizi di gravità in scala crescente.

STIMA DELLA PROBABILITÀ DEL DANNO

P	GIUDIZIO	DEFINIZIONI E CRITERI Tratto da BS 18004:2008
MI	Molto improbabile	Durante la vita lavorativa di una persona la probabilità di accadimento dell'evento è inferiore all'1%
I	Improbabile	Tipicamente l'evento accade alla persona una volta durante la vita lavorativa
P	Probabile	Tipicamente l'evento accade ad una persona una volta ogni 5 anni
MP	Molto Probabile	Tipicamente l'evento accade ad una persona almeno una volta ogni 6 mesi

Tabella 2: stima della probabilità del danno

2.6.3 Stima del rischio

Definite la gravità e la probabilità di danno, il rischio risulta una funzione della combinazione delle stesse:

$$R = f(D; P)$$

Equazione 1

ed è raffigurabile nella tabella/matrice successiva, tipicamente asimmetrica per dare più importanza alla gravità del danno.

		GRAVITÀ DI DANNO		
		Danno lieve	Danno moderato	Danno grave
PROBABILITÀ DI DANNO	Molto improbabile	Rischio molto basso	Rischio molto basso	Rischio alto
	Improbabile	Rischio molto basso	Rischio medio	Rischio molto alto
	Probabile	Rischio basso	Rischio alto	Rischio molto alto
	Molto probabile	Rischio basso	Rischio molto alto	Rischio molto alto

Tabella 3: matrice di stima del rischio

I rischi maggiori occupano in tale matrice le caselle in basso a destra, quelli minori le posizioni in alto a sinistra.

2.6.4 Ponderazione del rischio

La seconda fase del processo di valutazione dei rischi è costituita dalla ponderazione del rischio, nella quale si definisce l'accettabilità o meno dello stesso.

Categoria di rischio	Valutazione di accettabilità (Norma BS 18004:2008)
Molto basso	Accettabile

	Rischio che è stato ridotto ad un livello a un livello che può essere tollerato dall'organizzazione tenendo in considerazione il rispetto degli obblighi di legge e della propria politica per la salute e la sicurezza sul lavoro
Basso	Non accettabile Il rischio dovrebbe essere ridotto laddove possibile, prevedendo l'attuazione di procedure che ne consentano il mantenimento sotto controllo o lo portino a condizioni di accettabilità
Medio	La riduzione del rischio può essere trattata in sede di riunione di coordinamento
Alto	Non accettabile Il rischio deve essere ridotto a una delle soglie precedenti prima dell'avvio dell'attività lavorativa. Le misure vanno definite / condivise in sede di riunione di coordinamento.

Tabella 4: ponderazione del rischio

La valutazione numerica del rischio permette di identificare una scala di priorità degli interventi. Si è deciso di seguire le seguenti indicazioni:

Molto alto	AZIONI CORRETTIVE INDILAZIONABILI
Alto	AZIONI CORRETTIVE e/o MIGLIORATIVE DA PROGRAMMARE NEL BREVE/MEDIO TERMINE
Medio	AZIONI CORRETTIVE e/o MIGLIORATIVE DA PROGRAMMARE NEL BREVE/MEDIO TERMINE
Basso	AZIONI MIGLIORATIVE DA VALUTARE IN FASE DI PROGRAMMAZIONE
Molto Basso	NESSUNA AZIONE DI MIGLIORAMENTO NECESSARIA

Tabella 5: priorità degli interventi per la riduzione o l'eliminazione del rischio

Il metodo è agevolmente applicabile, previo un indispensabile lavoro di preparazione, pur essendo condizionato dall'inevitabile soggettività della valutazione.

2.6.5 Rischi "normati"

Per alcuni rischi sono in vigore disposizioni legislative o normative specifiche che hanno prescritto criteri o indicato metodologie per l'analisi e la valutazione. Tra i rischi normati è possibile evidenziare ad esempio:

- Per il rischio da stress lavoro correlato il D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e la lettera circolare del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali 18 novembre 2010 "Approvazione delle indicazioni necessarie alla valutazione del rischio da Stress Lavoro-Correlato di cui all'art. 28, comma 1-bis del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successive modifiche ed integrazioni";

- Per il rischio elettrico il titolo III del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Per il rischio da movimentazione manuale dei carichi, il titolo VI D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e le norme UNI ISO 11228;
- Per il rischio derivante dall'utilizzo di attrezzature munite di videoterminali, il Titolo VII del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Per i rischi derivanti da agenti fisici:
 1. Per il rischio da esposizione al rumore il titolo VIII, capo II del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e la norma UNI 9432 :2008
 2. Per il rischio da esposizione alle vibrazioni meccaniche il titolo VIII, capo III del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e le norme UNI EN ISO 5349-1 e 2:2004 e la norma UNI EN 14253
 3. Per il rischio da esposizione ai campi elettromagnetici il titolo VIII, capo IV del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
 4. Per il rischio da esposizione alle radiazioni ottiche artificiali il titolo VIII, capo V del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Per il rischio da esposizione ad agenti chimici il titolo IX, capo I del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Per il rischio da esposizione ad agenti cancerogeni e mutageni il titolo IX, capo II del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Per il rischio da esposizione ad agenti biologici il titolo X del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.
- Per il rischio esplosione il titolo XI del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e la norma UNI EN 1127-1
- Per il rischio incendio il D.M. 10/3/1998

Mentre la fase di valutazione dei rischi è svolta in modo coerente con i criteri illustrati, l'analisi e la stima dei rischi normati è svolta in modo specifico sulla base di criteri dettati dal legislatore e, se disponibili, da linee guida o norme tecniche che potranno fornire indicazioni più o meno dettagliate.

A fronte di un valore oggettivo (si consideri come esempio la valutazione del rischio rumore basata su misurazioni fonometriche per ottenere un valore di esposizione professionale espresso in termini di decibel ponderati [dB(A)]) è opportuno valutare il rischio definendolo accettabile o non accettabile, come qualsiasi altro rischio.

2.6.6 Gestione del rischio

Per conseguire gli obiettivi dell'attività di valutazione dei rischi, sono adottate, laddove esistano delle situazioni pericolose, misure atte a ridurre l'entità dei rischi stessi.

La riduzione del rischio viene effettuata mediante interventi di prevenzione e protezione. Per ridurre il rischio R si può agire su P , diminuendo le probabilità che si verifichi l'evento dannoso, tramite l'adozione di idonee **misure preventive** che annullano o riducono la frequenza del rischio, oppure si può agire sull'entità del danno D che l'evento può produrre, tramite l'adozione di **misure protettive** che minimizzano il danno stesso.

Le misure di prevenzione sono dunque quelle atte ad impedire il verificarsi di eventi dannosi, mentre le misure di protezione sono quelle atte a minimizzare il danno.

Le misure di prevenzione devono essere prioritarie su quelle di protezione e, fra queste ultime, saranno da preferire quelle collettive a quelle individuali.

Inoltre, la riduzione della frequenza P e della gravità D , presuppone sempre l'aumento della conoscenza del rischio, cioè delle sue caratteristiche e delle sue specificità, che si ottiene mediante azioni di informazione e formazione dei lavoratori interessati.

2.6.7 Misure individuate e loro programmazione

Stabilita la gravità di ogni singolo rischio presente nell'attività lavorativa, occorre adottare, quando i risultati della valutazione lo richiedano, opportune misure di prevenzione e protezione, atte a ridurre la possibilità di accadimento e/o l'entità dei danni provocati dal verificarsi di un evento dannoso.

Pertanto, si stabiliscono criteri di accettabilità che definiscono il livello di rischio al di sopra del quale è indispensabile intervenire con azioni di prevenzione e protezione.

La conformità ai termini di legge o alle normative tecniche costituisce, ovviamente, un obbligo inderogabile, al di là del quale si deve sempre e comunque intraprendere azioni tali da migliorare il livello di protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori.

Per l'individuazione delle misure di prevenzione e protezione viene rispettato quanto indicato all'art.15 del D.Lgs. 81/2008 (Misure generali di tutela) ed in particolare si fa riferimento ai principi gerarchici della prevenzione dei rischi in esso indicati:

- evitare i rischi
- utilizzare al minimo gli agenti nocivi
- sostituire ciò che è pericoloso con ciò che non è pericoloso o lo è meno
- combattere i rischi alla fonte
- applicare provvedimenti collettivi di protezione piuttosto che individuali
- limitare al minimo il numero di lavoratori che sono o che possono essere esposti al rischio
- adeguarsi al progresso tecnico
- cercare di garantire un miglioramento del livello di protezione
- integrare le misure di prevenzione/protezione con quelle tecniche e organizzative dell'azienda

La programmazione degli interventi conseguente alla valutazione dei rischi è stata guidata dalle elaborazioni derivanti dall'identificazione dei fattori di rischio e dei lavoratori esposti, dell'entità dell'esposizione, della probabilità con cui possono verificarsi effetti dannosi e dell'entità delle possibili conseguenze.

Il piano di attuazione delle misure prevede la verifica della messa in atto delle misure nei tempi stabiliti, la verifica della loro efficacia, la revisione periodica in merito ad eventuali variazioni intercorse nel ciclo produttivo o nell'organizzazione del lavoro che possano compromettere o impedire la validità delle azioni intraprese.

La programmazione delle misure è stata individuata in riferimento a quanto di seguito definito:

Categoria di rischio	Tempi pianificati per la definizione delle misure di riduzione del rischio
Molto basso	Nessuna tempistica
Basso	Redazione di un piano calendarizzato degli interventi di mitigazione
Medio	
Alto	Prima dell'avvio dei lavori
Molto alto	

Seguono le valutazioni effettuate con il metodo illustrato e riportanti la descrizione specifica o dettagliata del fattore di rischio.

2.6.8 Identificazione e valutazione dei rischi applicabili al contesto dell'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. in considerazione delle attività ivi svolte da AdSP MAO

Si considerano ora tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori di cui al D.Lgs. 81/08, come previsto dall'art. 28, comma 2, lettera a) e per ciascuno di questi - in relazione alle "attività di competenza di AdSP MAO" - si accerta se tale rischio è presente oppure no.

Documento integrativo di Valutazione dei Rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori che accedono all'infrastruttura ferroviaria del PFN di Trieste in occasione di lavoro

AdSP MAO presso il sedime ferroviario di P.F.N. può trovarsi a svolgere le seguenti attività:

Attività	Scenario		Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere
Sorveglianza infrastruttura ferroviaria	X	Assenza di attività					
	X	Piena operatività			X		
		Emergenza					
Sorveglianza durante manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria affidata a imprese in appalto	X	Assenza di attività					
	X	Piena operatività			X		
		Emergenza					
Sopralluoghi e sorveglianza durante cantieri titolo IV D.Lgs. 81/2008 sull'infrastruttura ferroviaria	X	Assenza di attività					
	X	Piena operatività			X		
		Emergenza					
Sopralluoghi e sorveglianza durante cantieri titolo IV D.Lgs. 81/2008 nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria, ma attinenti a impianti od opere non inerenti la struttura ferroviaria	X	Assenza di attività					
	X	Piena operatività		X			
		Emergenza					
Sorveglianza e manutenzione nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria, ma attinenti a impianti od opere non inerenti la struttura ferroviaria	X	Assenza di attività					
	X	Piena operatività		X			
		Emergenza					
Interventi di safety, security, lavori a caldo, riunioni di coordinamento	X	Assenza di attività					
	X	Piena operatività				X	
		Emergenza					
Interventi in occasione di infortuni o incidenti, situazioni di emergenza nell'ambito dell'infrastruttura ferroviaria		Assenza di attività					
		Piena operatività			X	X	
	X	Emergenza					

Correlazione tra rischi cui potenzialmente possono essere esposti i Lavoratori di AdSP MAO e i diversi scenari di operatività all'interno del sedime ferroviario. Sono anche indicati i rischi propri del luogo di lavoro (o "ambientali") e quelli correlati allo svolgimento dell'attività.

Elenco dei rischi	Ambientali	Di Mansioni	Scenario di assenza totale di operatività presso l'infr. ferroviaria	Scenario di piena operatività presso l'infr. ferroviaria	Scenario di emergenza
1. Incendio	X		X	X	X
2. Rumore	X		X	X	
3. Vibrazioni (corpo intero)					
4. Vibrazioni (mano braccio)					
5. Chimico sostanze pericolose	X		X	X	X
6. Chimico polveri	X		X	X	
7. Di genere, di età, di origine					
8. Stress L-C		X	X	X	
9. MMC		X		X	
10.MR, Ergonomia, Posture	X		X	X	
11.Biologico	X		X	X	
12.Stradale (investimento)		X	X	X	X
13.Ferroviario (investimento)		X		X	X
14.Stradale (incidente)					
15.Ferroviario (incidente)		X			X
16.Spazi confinati					
17.CEM	X		X	X	
18.ROA					
19.RON	X		X	X	
20.Cancerogeni					
21.Mutageni /Teratogeni					
22.Gestanti / Puerpere					
23.VDT					
24.Meccanici uso attrezzature	X		X	X	
25.Meccanici caduta oggetti dall'alto	X		X	X	
26.Lavori in quota					
27.Microclima	X		X	X	
28.Atex					
29.Elettrico		X	X	X	
30.Radon					
31.Seppellimento, sprofondamento					
32.Caduta in mare					
33.PED					
34.Amianto					
35.Scivolamento, caduta a livello		X	X	X	
36.Deflagrazione ordigni bellici inesplosi					
37.Illuminazione	X		X	X	
38.Interferenziali (*)		X	X	X	X

(*) Ai rischi interferenziali viene dedicato l'Allegato 1 al presente Documento integrativo del DVR di AdSP MAO.

Fattori di rischio nello "Scenario 1" di assenza totale di operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Mansione					Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
				Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere															
<p>Sono localmente presenti sostanze lubrificanti per la manutenzione di deviatoi, leve dei cambi.</p> <p>Possono essere presenti rifiuti contenenti sostanze chimiche anche pericolose abbandonati da terzi o a rimasti a terra a seguito di cantieri svolti in prossimità o all'interno del sedime ferroviario.</p>		<p>Contatto a mani nude per misurazione apparati dell'infrastruttura ferroviaria</p> <p>Spostamento, sollevamento, lieve di rifiuti al suolo</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Disagio lieve	Irritazione cutanea	<p>Divieto di toccare a mani nude elementi meccanici soggetti a lubrificazione e ingrassaggio</p> <p>Divieto di manipolare rifiuti (limitarsi a segnalarne la presenza)</p> <p>Formazione e informazione del personale sul rischio specifico</p>	<p>(Mettere a disposizione)</p> <p>Guanti in nitrile per rischio chimico EN 374-3</p> 	Lieve	Improbabile	Molto basso	ACCETTABILE	<p>Nessuna misura ulteriore prevista</p>					Nessuno	
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																				
<p>Al suolo sono depositate polveri di graniglia stradale e polveri da usura dei suoli</p> <p>Sono rilevate presenze di solidi polverulenti (macinazione di granaglie) in prossimità della radice del Molo VI. Tali nubi difficilmente possono interessare il sedime ferroviario di raccordo con il Molo VI.</p> <p>In caso di cantiere vi potrebbero essere, per limitati periodi di tempo accumuli di materiale sabbioso di granulometria difficilmente inalabile e non respirabile</p>		<p>Sollevamento, trasporto nell'aria di solidi polverulenti in occasione di vento moderato o forte</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Disagio lieve alle vie respiratorie	Nessuno	<p>Formazione e informazione del personale sul rischio specifico</p> <p>Messa a disposizione di mascherine FFP 1 nel caso di presenza di vento forte e presenza di cantieri o di altre attività che generano la dispersione nel sedime ferroviario di sostanze polverulente.</p>	<p>(Mettere a disposizione)</p> <p>Mascherine FFP2 EN 149:2001 + A1:2009</p> 	Lieve	Molto improbabile	Molto basso	ACCETTABILE	<p>Nessuna misura ulteriore prevista</p>				Nessuno			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																		X		
<p>Possibili fonti emissive di rumore possono essere costituite da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - attività di tipo logistico svolte in aree contigue a quelle del sedime ferroviario e costituite dal passaggio di mezzi leggeri o pesanti. - attività di cantiere stradale o edile: demolizione, scavo, costruzione, installazione 		<p>Attività logistiche svolte nel contesto di inserimento del sedime ferroviario</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Disagio lieve e transitorio	Nessuno	<p>Formazione e informazione del personale sul rischio specifico</p> <p>Evitare di sostare in prossimità di fonti di rumore rilevanti durante le attività di ispezione e sopralluogo (es. cantieri di demolizione o scavo posti in prossimità del sedime ferroviario)</p>	Non previsti	Lieve	Molto improbabile	Molto basso	ACCETTABILE	<p>Nessuna misura ulteriore prevista</p>				Nessuno			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																		X		

Fattori di rischio nello "Scenario 1" di assenza totale di operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere	Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
<p>Possono essere presenti al suolo escrementi, carcasse in decomposizione o altre tracce biologiche rilasciate da animali infestanti o da volatili. Possono essere presenti zone di proliferazione o nidificazione di animali infestanti (roditori, insetti volanti e striscianti) nelle aree a verde anche all'interno di edifici non utilizzati o accumuli di materiale a margine di edifici e mura o strutture di delimitazione. Presenza di animali volatili aggressivi in fase di nidificazione / riproduzione (es. gabbiani)</p>		<p>Morso, puntura o aggressione da parte dei animali autoctoni o infestanti durante sopralluoghi. Spostamento, sollevamento, lievo di carcasse animali al suolo. Accesso ad aree poste in prossimità di luoghi di nidificazione (es. gabbiani) o di proliferazione di insetti o animali infestanti (vegetazione, chiusini, tombotti..)</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			<p>Infezione da batteri presenti nelle carcasse o nelle mucose degli agenti infestanti</p>	<p>Shock anafilattici nel caso di taluni soggetti con allergie</p> <p>Ferimento da morso o da aggressione (ratti, gabbiani ...)</p>	<p>Formazione e informazione del personale sul divieto di accedere a mani nude a chiusini, anfratti, depositi di essenze vegetali anche secche - raccogliere a mani nude carcasse - procedere all'allontanamento di animali infestanti (es. nidi di vespe, gabbiani) Messa a disposizione di guanti in nitrile anti perforazione / taglio Mettere a disposizione pomate antistaminiche e antibatteriche</p>	<p>Guanti anti taglio EN 388:2003</p>  <p>Scarpe di sicurezza S3 alte a sgancio rapido</p> 	<p>Moderato</p> <p>Improbabile</p> <p>Medio</p>	<p>NON ACCETTABILE</p>	<p>Procedere a sistematiche disinfestazioni presso le aree di maggiore proliferazione</p> <p>Ridurre la massa vegetativa incolta procedendo a periodica cura del verde spontaneo presente in sedime ferroviario</p> <p>Segnalare sistematicamente avvistamenti e aggressioni (es gabbiani) a SPP</p> <p>Segnalare aree di nidificazione di gabbiani per incaricare personale specializzato all'allontanamento preventivo (specie autoctona tutelata in seguito alla nidificazione)</p>	<p>Lieve</p> <p>Molto improbabile</p> <p>Molto basso</p>	<p>ACCETTABILE</p>	<p>Economato - RSPP</p>	<p>Azione continuativa, nessuna scadenza</p>	<p>Nessuna</p>			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X															
<p>Assenza barriere frangivento, tettoie di riparo, locali climatizzati di ristoro</p> <p>Aree inserite in un contesto geografico caratterizzato da lunghi periodi con possibilità di vento forte e freddo con raffiche anche oltre i 100 km/h</p>		<p>L'infrastruttura ferroviaria in oggetto si trova inserita in un contesto dove i dati OSMER - FVG rilevano una probabilità media di accadimento di tali fenomeni</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			<p>Emerione di stati febbrili, riniti, principi di congelamento, disidratazione e altri disagi da esposizione alle intemperie stagionali</p>	<p>Caduta al suolo per effetto di forti raffiche di vento</p> <p>Contusioni da piccoli oggetti trasportati da raffiche di vento</p>	<p>Abbigliamento da lavoro diversificato per estate e inverno</p>	<p>Lieve</p> <p>Improbabile</p> <p>Molto basso</p>	<p>ACCETTABILE</p>	<p>Nessuna misura ulteriore prevista</p>	<p>Nessuno</p>								
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X															
<p>Passaggio di veicoli leggeri e pesanti in transito nella viabilità portuale presso le n° 02 intersezioni a raso localizzate nelle Zona 2 (§2.2) mentre il personale operante presso il sedime ferroviario transita a piedi sull'armamento ferroviario stesso</p>		<p>Sopralluoghi a piedi in corrispondenza delle intersezioni a raso</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			<p>Nessuno</p>	<p>Investimento con effetti o danni anche permanenti o letali</p>	<p>Prima di scendere a terra in ambito portuale o nella circolazione in tutto il sedime ferroviario il personale dovrà indossare indumenti di alta visibilità di classe non inferiore alla II^ e calzare scarpe antinfortunistiche di classe S3.</p> <p>Formazione e informazione del personale avviato al servizio su tale rischio specifico</p>	<p>Gilet A.V. cl. II^ EN 20471</p>  <p>Scarpe di sicurezza S3 alte a sgancio rapido</p> 	<p>Grave</p> <p>Molto improbabile</p> <p>Alto</p>	<p>NON ACCETTABILE</p>	<p>Sorveglianza continuativa sull'utilizzo dei D.P.I. previsti</p> <p>Sorveglianza sull'utilizzo dei passaggi riservati ai pedoni</p>	<p>Grave</p> <p>Molto improbabile</p> <p>Alto</p>	<p>NON ACCETTABILE</p>	<p>Preposto di squadra o di cantiere</p>	<p>Azione continuativa, nessuna scadenza</p>	<p>Il rischio risulta significativo e non eliminabile anche in caso di protezione dei passaggi a livello con barriere. Può essere rafforzata la prevenzione mediante adeguamento e sorveglianza continua dell'intensità luminosa sulle intersezioni</p>			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X															

Fattori di rischio nello "Scenario 1" di assenza totale di operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurne al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Mansione					Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
				Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere															
<p>L'intero parco ferroviario è privo di coperture, tettoie, di pensiline coperte o di locali di ristoro.</p> <p>Vi sono degli spazi d'ombra favoriti dall'intercettazione della luce solare da parte di edifici che circondano il sedime ferroviario. Tali coni d'ombra sono ridotti o assenti nelle ore centrali del giorno.</p> <p>Il terreno è ricoperto di massiciata realizzata con pietrisco di colore chiaro. E questo contribuisce al riverbero delle luce solare anche rivolgendo lo sguardo verso il basso, in posizione di riposo</p>	 RADIAZIONI OTTICHE NATURALI	Esposizione prolungata alle radiazioni solari durante sopralluoghi	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Insolazioni, nevralgie, colpi di calore, tachicardia	Caduta al suolo per effetto di cali di pressione improvvisi	Utilizzo di occhiali protettivi contro raggi UV Messa a disposizione di abbigliamento da lavoro consono per periodo estivo, utilizzo di berretto con visiera Riduzione delle permanenze esterne nelle ore più calde in estate Messa a disposizione di integratori salini Formazione e informazione sul rischio specifico	Occhiali protettivi raggi UV Abbigliamento da lavoro diversificato per estate	Lieve Improbabile Molto basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista				Nessuno				
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X															
<p>Non sono presenti in sedime ferroviario fonti di campi elettromagnetici quali cabine elettriche di trasformazione. Vi sono invece dei ponti radio per aumentare la qualità delle connessioni radio tra ufficio movimento e operatori</p> <p>In data 05/04/2020 sono state condotte specifiche misurazioni di intensità dei C.E.M. in Porto presso Varco 4, Varco 1, ex CULPT. I valori riscontrati andavano in tutti i casi da un minimo di 0,27 a 1,22 V/mt. Tale soglia è di circa 5 volte più bassa della soglia limite di esposizione non professionale che è di 6 V/mt</p>	 CAMPI ELETTRO-MAGNETICI	Esposizione prolungata ai campi elettromagnetici in sede di sopralluoghi	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Interferenze con dispositivi elettromedicali impiantati in lavoratori che accedono alle aree di lavoro	Nessuno	Posa di cartellonistica indicante il rischio di interferenza con dispositivi elettromedicali Divieto, per i portatori di dispositivi elettromedicali di sostare accanto a ripetitori radio o quadri elettrici	Nessuno	Moderato Molto Improbabile Molto basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista				Nessuno					
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																X				
<p>La distribuzione sul sedime ferroviario dell'intensità luminosa in orario notturno (ovvero dopo 30' dall'ora del crepuscolo - dati OSMER) viene descritta nel documento di misurazione specifico redatto da Adriafer S.r.l. ed emesso in data 09/05/2019.</p>	 ILLUMINAZIONE	Sopralluoghi e ispezioni in sedime ferroviario in orario post crepuscolare	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Nessuno	Rischi meccanici connessi con la mancanza di visibilità: inciampo, caduta al suolo	Segnalare alla Dir. Tec. il mancato funzionamento di corpi luminosi al fine di consentire gli interventi di ripristino degli stessi Dotare il personale di torce elettriche e di elmetti con faretto durante i turni di lavoro post crepuscolari Verifica / controllo del rispetto delle misure di sicurezza da parte dei lavoratori Formazione e informazione del personale avviato al servizio su tale rischio specifico	Gilet A.V. cl. II^ EN 20471  Elmetti con faretto Scarpe di sicurezza S3 alte e a sgancio rapido 	Moderato Improbabile Medio	NON ACCETTABILE	Adeguamento dei corpi luminosi non pienamente funzionanti o danneggiati - monitoraggio continuativo	Moderato Molto Improbabile Molto Basso	ACCETTABILE	Proposti delle squadre, Direzione Tecnica, PTS	Azione continuativa, nessuna scadenza	Nessuna				
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																	X			

Fattori di rischio nello "Scenario 1" di assenza totale di operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurne al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui	
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Mansione					Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P					R
				Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere																
Presenza modesta e rarefatta di materiale combustibile: - sterpaglie, essenze arboree essiccate - traversine posate in opera o stoccate - rifiuti abbandonati	 INCENDIO	Fonti di innesco: - mozziconi di sigaretta lanciati da cavalcavia - lapilli da lavorazioni con fonti termiche eseguite in cantieri del comprensorio	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Leggera intossicazione	Ustioni di piccola entità	Implementazione e aggiornamento delle procedure di emergenza antincendio anche sulla base dei casi e degli eventi già accaduti / riferiti Mantenimento in efficienza, sorveglianza e verifica dei presidi antincendio Prevedere la presenza di Addetti alle Emergenze in tutti i turni di lavoro Attivazione del NUE 112 e segnalazione alla Sala Operativa di AdSP MAO 040 6732523 in caso di segnalazione di focolai o principi di incendio	Nessuno	Lieve	Molto Improbabile	Molto basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista				Nessuno			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria			X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario			X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X																
Elementi metallici in spazio aperto (pali, torri faro...) e assenza di edifici chiusi autoprotetti dalle scariche atmosferiche	 FULMINAZIONE	Sopralluoghi in occasione di condizioni meteo avverse con presenza di fulmini, contatto con strutture metalliche	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Nessuna	Folgorazione con potenziali effetti letali	Ridurre alle sole attività improrogabili l'uscita del personale sul sedime ferroviario in caso di presenza di fulmini Prescrivere il divieto di sostare in condizioni meteo avverse accanto o in contatto di corpi metallici potenziali recettori di scariche atmosferiche Verificare ogni giorno le condizioni meteo previste Formazione e informazione del personale su tale rischio specifico	Scarpe di sicurezza S3 alte e a sgancio rapido 	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Sorveglianza continuativa sull'osservanza dei divieti previsti	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Preposto di squadra o di cantiere	Azione continuativa, nessuna scadenza	Il rischio risulta significativo e non eliminabile. Va resa costante l'osservanza dei divieti indicati
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria			X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario			X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X																
Potenziale distacco di elementi naturali o delle opere d'arte che sovrastano il sedime ferroviario (gallerie, viadotti...) Potenziale caduta di graniglia stradale dai viadotti sovrastanti il parco ferroviario.	 MECCANICO - caduta di materiali dall'alto	Tali distacchi possono avvenire per cause naturali (vento, scosse telluriche) o derivanti dalle attività umane (passaggio dei mezzi sul sedime stradale: proiezione di graniglia da battistrada e vibrazioni)	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Nessuna	Ferite e contusioni di modesta entità	Segnalare ad AdSP MAO la caducità di elementi naturali o di opere d'arte che sovrastano il parco ferroviario Divieto di permanere al di sotto di edifici o elementi sovrastanti che presentano elementi in potenziale distacco in giornate con presenza di vento forte	Elmetto di protezione del capo EN 397 	Moderato	Molto Improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista				Nessuno			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria			X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario			X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X																

Fattori di rischio nello "Scenario 1" di assenza totale di operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurne al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere	Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
<p>Il suolo calpestabile è costituito dal rilevato ferroviario rivestito da pietrisco grezzo di varie granulometrie. L'armamento ferroviario riveste l'intera superficie del parco ferroviario. Nelle interviste di passaggio vi sono ostacoli (es. leve dei deviatori) correlati alle dotazioni dell'infrastruttura ferroviaria. Il terreno di percorrenza presenta avvallamenti e piccole discontinuità</p>	 CADUTA INCIAMPO	<p>Attraversamento di scoli sconnessi o inframezzati da rotaie e altri ostacoli</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Nessuno	Ferite e contusioni di moderata entità	<p>Scarpe di sicurezza S3 alte e a sgancio rapido</p> 	Moderato	Probabile	Alto	NON ACCETTABILE	<p>Mappatura delle aree di passaggio maggiormente ammalorate e redazione di un piano di adeguamento</p>	Moderato	Improbabile	Medio	NON ACCETTABILE	Direzione Infrastruttura Ferroviaria	Azione continuativa, nessuna scadenza	<p>In caso di utilizzo di scale portatili posate al suolo si preveda impiego di punti di appoggio stabilizzanti o la possibilità di compensare gli eventuali dislivelli che possono compromettere la stabilità delle scale</p>
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X															
<p>Sotto il sedime ferroviario corrono cavidotti con cavi elettrici in media e bassa tensione. Sono presenti alcuni quadri elettrici e torri faro.</p>	 ELETTRICO	<p>In caso di presenza di scavi aperti con accessibilità ai cavi elettrici che corrono nel sottosuolo o di altri impianti elettrici privi di elementi di protezione chiusi i lavoratori possono entrare in contatto con parti in tensione.</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Nessuno	Folgorazione, elettrocuzione	Nessuno	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	<p>Segnalazione continua di eventuali cavi elettrici scoperti o accessibili, quadri elettrici aperti o cavi elettrici danneggiati (es. rosicchiati da animali infestanti)</p>	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Preposto di squadra o di cantiere	Azione continuativa, nessuna scadenza	<p>Il rischio risulta significativo e non eliminabile. Va resa costante l'osservanza dei divieti indicati</p>
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X															
<p>Sono presenti esclusivamente deviatori azionati manualmente. Il personale AdSP MAO non è esposto al rischio di movimentazione manuale dei carichi in quanto tali attrezzi sono movimentati con bassa frequenza (massimo 2 o 3 movimenti al giorno / uomo). Non si possono escludere conseguenze quali: strappi muscolari, aggravio a patologie pregresse, colpi, urti, tagli, inciampi.</p>	 MECCANICO - utilizzo attrezzature	<p>Utilizzo azionamento / dei deviatori manuali</p> <p>Attività di ispezione e misurazione dell'infrastruttura ferroviaria</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			<p>Aggravio di patologie pregresse in caso di sforzi puntuali male bilanciati su soggetti deboli</p>	<p>Colpi, contusioni, schiacciamenti Tagli, ferimenti</p>	<p>Guanti anti taglio EN 388:2003</p>  <p>Scarpe di sicurezza S3 alte a sgancio rapido</p> 	Moderato	Molto Improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	<p>Utilizzo di un trolley bag per il trasporto delle attrezzature di misurazione e / o controllo / collaudo al fine di evitare interazione meccanica lavoratore - attrezzatura</p>					Nessuno		
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria																				
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere ferroviario																				
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																				

Fattori di rischio nello "Scenario 1" di assenza totale di operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui	
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Mansione					Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P					R
				Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere																
Occasionale lavoro notturno presso l'infrastruttura ferroviaria Occasionale lavoro in solitaria Organizzazione del lavoro su turni con previsione di periodi di reperibilità in orario extra lavorativo	 STRESS L-C	Mancata rotazione dei turni Regole poco chiare o di difficile applicazione Responsabilità individuali non sostenibili Eccessivi fattori di rischio presenti sul luogo di lavoro	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Lieve disagio	Nessuno	Nessuno	Lieve	Molto Improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista				Nessuno				
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																			
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																			
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security				X																	

Fattori di rischio nello "Scenario 2" di piena operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere	Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
<p>Si registrano negli ultimi anni fino a 2.500 manovre/anno con presenza di merci pericolose, per il solo transito e il deposito temporaneo solo in rare ed eccezionali occasioni</p> <p>Sono localmente presenti sostanze lubrificanti per la manutenzione di deviatori, leve dei cambi.</p> <p>Possono essere presenti rifiuti contenenti sostanze chimiche anche pericolose abbandonati da terzi o a rimasti a terra a seguito di cantieri svolti in prossimità o all'interno del sedime ferroviario.</p>	 CHIMICO - sostanze pericolose	Inalazione di aerosol o vapori in uscita da colli danneggiati di M.P. Contatto con sostanze percolate Contatto a mani nude per misurazione apparati dell'infrastruttura ferroviaria Spostamento, sollevamento, lieve di rifiuti al suolo	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario Ispezioni e sopralluoghi di safety e security			X			Intossicazione	Eruzioni o lesioni cutanee	(Mettere a disposizione) Guanti in nitrile per rischio chimico EN 374-3 	Moderato	Molto improbabile	Molto basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista					Nessuno		
<p>Al suolo sono depositate polveri di graniglia stradale e polveri da usura dei suoli</p> <p>Sono rilevate presenze di solidi polverulenti (macinazione di graniglie) in prossimità della radice del Molo VI. Tali nubi difficilmente possono interessare il sedime ferroviario di raccordo con il Molo VI.</p> <p>In caso di cantiere vi potrebbero essere, per limitati periodi di tempo accumuli di materiale sabbioso di granulometria difficilmente inalabile e non respirabile</p>	 CHIMICO - polveri	Sollevamento, trasporto nell'aria di solidi polverulenti in occasione di vento moderato o forte	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario Ispezioni e sopralluoghi di safety e security			X			Disagio lieve alle vie respiratorie	Nessuno	(Mettere a disposizione) Mascherine FFP2 EN 149:2001 + A1:2009 	Lieve	Molto improbabile	Molto basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista					Nessuno		
<p>Possibili fonti emmissive di rumore possono essere costituite dal passaggio dei convogli sulle rotaie e dai motori dei locomotori. Le misurazioni del rumore ambientale in piena operatività indicano le soglie di 80 dbA</p>	 RUMORE	Accesso alle aree del sedime ferroviario durante il passaggio di convogli e locomotori	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario Ispezioni e sopralluoghi di safety e security			X			Disagio lieve e transitorio	Nessuno	Non previsti	Lieve	Probabile	Basso	NON ACCETTABILE	Sorveglianza sull'attuazione delle misure di prevenzione indicate Non possono essere utilizzati otoprotezioni Altre misure di mitigazione sono: - assicurare la massima distanza possibile con le sorgenti emmissive - riduzione della permanenza degli operatori AdSP MAO nelle aree di manovra	Lieve	Molto improbabile	Molto basso	ACCETTABILE	Preposto di squadra o di cantiere	Azione continuativa, nessuna scadenza	Verifica dello stato di ipoacusia in sede di sorveglianza sanitaria.

Fattori di rischio nello "Scenario 2" di piena operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere	Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
<p>Possono essere presenti al suolo escrementi, carcasse in decomposizione o altre tracce biologiche rilasciate da animali infestanti o da volatili.</p> <p>Possono essere presenti zone di proliferazione o nidificazione di animali infestanti (roditori, insetti volanti e striscianti) nelle aree a verde anche all'interno di edifici non utilizzati o accumuli di materiale a margine di edifici e mura o strutture di delimitazione. Presenza di animali volatili aggressivi in fase di nidificazione / riproduzione (es. gabbiani)</p>		<p>Morso, puntura o aggressione da parte dei animali autoctoni o infestanti durante sopralluoghi. Spostamento, sollevamento, lievo di carcasse animali al suolo</p> <p>Accesso ad aree poste in prossimità di luoghi di nidificazione (es. gabbiani) o di proliferazione di insetti o animali infestanti (vegetazione, chiusini, tombotti..)</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			<p>Infezione da batteri presenti nelle carcasse o nelle mucose degli agenti infestanti</p>	<p>Shock anafilattici nel caso di taluni soggetti con allergie</p> <p>Ferimento da morso o da aggressione (ratti, gabbiani ...)</p>	<p>Guanti anti taglio EN 388:2003</p>  <p>Scarpe di sicurezza S3 alte a sgancio rapido</p> 	<p>Moderato</p> <p>Improbabile</p> <p>Medio</p>	<p>NON ACCETTABILE</p>	<p>Procedere a sistematiche disinfestazioni presso le aree di maggiore proliferazione</p> <p>Ridurre la massa vegetativa incolta procedendo a periodica cura del verde spontaneo presente in sedime ferroviario</p> <p>Segnalare sistematicamente avvistamenti e aggressioni (es gabbiani) a SPP</p> <p>Segnalare aree di nidificazione di gabbiani per incaricare personale specializzato all'allontanamento preventivo (specie autoctona tutelata in seguito alla nidificazione)</p>	<p>Lieve</p> <p>Molto improbabile</p> <p>Molto basso</p>	<p>ACCETTABILE</p>	<p>Economato - RSPP</p>	<p>Azione continuativa, nessuna scadenza</p>	<p>Nessuna</p>				
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X															
<p>Assenza barriere frangivento, tettoio di riparo, locali climatizzati di ristoro</p> <p>Aree inserite in un contesto geografico caratterizzato da lunghi periodi con possibilità di vento forte e freddo con raffiche anche oltre i 100 km/h</p>		<p>L'infrastruttura ferroviaria in oggetto si trova inserita in un contesto dove i dati OSMER - FVG rilevano una probabilità media di accadimento di tali fenomeni</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		<p>Emergenza di stati febbrili, riniti, principi di congelamento, disidratazione e altri disagi da esposizione alle intemperie stagionali</p>	<p>Caduta al suolo per effetto di forti raffiche di vento</p> <p>Contusioni da piccoli oggetti trasportati da raffiche di vento</p>	<p>Abbigliamento da lavoro diversificato per estate e inverno</p>	<p>Lieve</p> <p>Improbabile</p> <p>Molto basso</p>	<p>ACCETTABILE</p>	<p>Nessuna misura ulteriore prevista</p>				<p>Nessuno</p>						
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security															X					
<p>Passaggio di veicoli leggeri e pesanti in transito nella viabilità portuale presso le n° 02 intersezioni a raso localizzate nelle Zona 2 (§2.2) mentre il personale operante presso il sedime ferroviario transita a piedi sull'armamento ferroviario stesso</p>		<p>Sopralluoghi a piedi in corrispondenza delle intersezioni a raso</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		<p>Nessuno</p>	<p>Investimento con effetti o danni anche permanenti o letali</p>	<p>Gilet A.V. cl. II^ EN 20471</p>  <p>Scarpe di sicurezza S3 alte a sgancio rapido</p> 	<p>Grave</p> <p>Molto improbabile</p> <p>Alto</p>	<p>NON ACCETTABILE</p>	<p>Sorveglianza continuativa sull'utilizzo dei D.P.I. previsti</p> <p>Sorveglianza sull'utilizzo dei passaggi riservati ai pedoni</p>	<p>Grave</p> <p>Molto improbabile</p> <p>Alto</p>	<p>NON ACCETTABILE</p>	<p>Preposto di squadra o di cantiere</p>	<p>Azione continuativa, nessuna scadenza</p>	<p>Il rischio risulta significativo e non eliminabile anche in caso di protezione dei passaggi a livello con barriere. Può essere rafforzata la prevenzione mediante adeguamento e sorveglianza continua dell'intensità luminosa sulle intersezioni</p>					
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																X				

Fattori di rischio nello "Scenario 2" di piena operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Mansione					Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
				Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere															
L'intero parco ferroviario è privo di coperture, tettoie, di pensiline coperte o di locali di ristoro. Vi sono degli spazi d'ombra favoriti dall'intercettazione della luce solare da parte di edifici che circondano il sedime ferroviario. Tali coni d'ombra sono ridotti o assenti nelle ore centrali del giorno. Il terreno è ricoperto di massiciata realizzata con pietrisco di colore chiaro. E questo contribuisce al riverbero delle luce solare anche rivolgendo lo sguardo verso il basso, in posizione di riposo	 RADIAZIONI OTTICHE NATURALI	Esposizione prolungata alle radiazioni solari durante i sopralluoghi	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Insolazioni, nevralgie, colpi di calore, tachicardia	Caduta al suolo per effetto di cali di pressione improvvisi	Utilizzo di occhiali protettivi contro raggi UV Messa a disposizione di abbigliamento da lavoro consono per periodo estivo, utilizzo di berretto con visiera Riduzione delle permanenze esterne nelle ore più calde in estate Messa a disposizione di integratori salini Formazione e informazione sul rischio specifico	Occhiali protettivi raggi UV Abbigliamento da lavoro diversificato per estate	Lieve Improbabile Molto basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista					Nessuno			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security				X																
Non sono presenti in sedime ferroviario fonti di campi elettromagnetici quali cabine elettriche di trasformazione. Vi sono invece dei ponti radio per aumentare la qualità delle connessioni radio tra ufficio movimento e operatori. In data 05/04/2020 sono state condotte specifiche misurazioni di intensità dei C.E.M. in Porto presso Varco 4, Varco 1, ex CULPT. I valori riscontrati andavano in tutti i casi da un minimo di 0,27 a 1,22 V/mt. Tale soglia è 5 volte più bassa della soglia limite di esposizione non professionale che è di 6 V/mt	 CAMPI ELETTRO-MAGNETICI	Esposizione prolungata ai campi elettromagnetici in sede di sopralluoghi	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Interferenze con dispositivi elettromedicali impiantati in lavoratori che accedono alle aree di lavoro	Nessuno	Posa di cartellonistica indicante il rischio di interferenza con dispositivi elettromedicali Divieto, per i portatori di dispositivi elettromedicali di sostare accanto a ripetitori radio o quadri elettrici	Nessuno	Moderato Molto Improbabile Molto basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista				Nessuno					
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																X				
La distribuzione sul sedime ferroviario dell'intensità luminosa in orario notturno (ovvero dopo 30' dall'ora del crepuscolo - dati OSMER) viene descritta nel documento di misurazione specifico redatto da Adriafer S.r.l. ed emesso in data 09/05/2019.	 ILLUMINAZIONE	Sopralluoghi e ispezioni in sedime ferroviario in orario post crepuscolare	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Nessuno	Rischio di investimento da convogli ferroviari - la carenza di illuminazione costituisce fattore aggravante Rischi meccanici connessi con la mancanza di visibilità: inciampo, caduta al suolo	Segnalare alla Dir. Tec. il mancato funzionamento di corpi luminosi al fine di consentire gli interventi di ripristino degli stessi Dotare il personale di torce elettriche e di elmetti con faretto durante i turni di lavoro post crepuscolari Verifica / controllo del rispetto delle misure di sicurezza da parte dei lavoratori Formazione e informazione del personale avviato al servizio su tale rischio specifico	Gilet A.V. cl. II ^A EN 20471  Elmetti con faretto Scarpe di sicurezza S3 alte e a sgancio rapido 	Grave Improbabile Molto Alto	NON ACCETTABILE	Adeguamento dei corpi luminosi non pienamente funzionanti o danneggiati - monitoraggio continuativo Divieto di procedere a sopralluoghi notturni salvo necessità improrogabili o intervento a seguito di emergenze	Grave Molto Improbabile Alto	NON ACCETTABILE	Proposti delle squadre, Direzione Tecnica, PTS	Azione continuativa, nessuna scadenza	Nessuna				
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																	
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																		
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																		
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																	X			

Fattori di rischio nello "Scenario 2" di piena operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui	
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Mansione					Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P					R
				Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere																
Presenza potenzialmente anche consistente di merci pericolose sui convogli in transito anche classe 3 Facilmente infiammabile	 INCENDIO	Fonti di innesco: - mozziconi di sigaretta lanciati da cavalcavia - lapilli da lavorazioni con fonti termiche eseguite in cantieri del comprensorio o all'interno del sedime ferroviario - svio e ribaltamento di vagoni con merci pericolose	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Gravi forme di intossicazione, indebolimento dell'apparato respiratorio e cardiovascolare in caso di coinvolgimento in incendi di sostanze tossiche	Ustioni anche con conseguenze letali	Implementazione e aggiornamento delle procedure di emergenza antincendio Divieto di accendere fuochi salvo ordinanza APT 72/2003 Mantenimento in efficienza, sorveglianza e verifica dell'infrastruttura ferroviaria Prevedere la presenza di Addetti alle Emergenze in tutti i turni di lavoro Attivazione del NUE 112 e segnalazione alla Sala Operativa di AdSP MAO 040 6732523 in caso di segnalazione di focolai o principi di incendio	Nessuno	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Mantenimento e miglioramento delle condizioni di sicurezza d'uso dell'infrastruttura ferroviaria Dialogo continuo e scambio di tutte le informazioni utili ai fini della sicurezza con Adriafer S.r.l. gestore unico della manovra	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Direzione Infrastruttura Ferroviaria e Adriafer S.r.l.	Azione continuativa, nessuna scadenza	Monitoraggio dati RID sulle manovre con MP e tenuta sotto controllo dei casi di mancato transito e sosta temporanea di carri con MP in parco ferroviario
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																			
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																			
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security				X																	
Elementi metallici in spazio aperto (pali, torri faro...) e assenza di edifici chiusi autoprotetti dalle scariche atmosferiche	 FULMINAZIONE	Sopralluoghi in occasione di condizioni meteo avverse con presenza di fulmini, contatto con strutture metalliche	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Nessuna	Folgorazione con potenziali effetti letali	Ridurre alle sole attività improrogabili l'uscita del personale sul sedime ferroviario in caso di presenza di fulmini Prescrivere il divieto di sostare in condizioni meteo avverse accanto o in contatto di corpi metallici potenziali recettori di scariche atmosferiche Verificare ogni giorno le condizioni meteo previste Formazione e informazione del personale su tale rischio specifico	Scarpe di sicurezza S3 alte e a sgancio rapido 	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Sorveglianza continuativa sull'osservanza dei divieti previsti	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Preposto di squadra o di cantiere	Azione continuativa, nessuna scadenza	Il rischio risulta significativo e non eliminabile. Va resa costante l'osservanza dei divieti indicati	
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																			
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																			
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security				X																	
Potenziale distacco e caduta di elementi propri dei vagoni o dei colli in transito Potenziale distacco di elementi naturali o delle opere d'arte che sovrastano il sedime ferroviario (gallerie, viadotti...) Potenziale caduta di graniglia stradale dai viadotti sovrastanti il parco ferroviario.	 MECCANICO - caduta di materiali dall'alto	La cessione di materiali dai convogli può avvenire per carenze di rizzaggio dei colli o danni occorsi a locomotori e vagoni Distacchi di elementi da edifici possono avvenire per cause naturali o derivanti dalle attività umane (es. cantieri)	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X		Nessuna	Ferite e contusioni di modesta media entità	Osservare i requisiti dei percorsi delle interviste di passaggio Segnalare ad AdSP MAO la caducità di elementi naturali o di opere d'arte che sovrastano il parco ferroviario Divieto di permanere al di sotto di edifici o elementi sovrastanti che presentano elementi in potenziale distacco in giornate con presenza di vento forte	Elmetto di protezione del capo EN 397 	Moderato	Molto Improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista					Nessuno			
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																			
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																			
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security				X																	

Fattori di rischio nello "Scenario 2" di piena operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui	
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere	Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P					R
<p>Il suolo calpestabile è costituito dal rilevato ferroviario rivestito da pietrisco grezzo di varie granulometrie. L'armamento ferroviario riveste l'intera superficie del parco ferroviario.</p> <p>Nelle interviste di passaggio vi sono ostacoli (es. leve dei deviatori) correlati alle dotazioni dell'infrastruttura ferroviaria.</p> <p>Il terreno di percorrenza presenta avvallamenti e piccole discontinuità</p>	 CADUTA INCIAMPO	<p>Attraversamento di scoli sconnessi o inframezzati da rotaie e altri ostacoli</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Nessuno	<p>Ferite e contusioni di entità moderata</p>	<p>Segnalare eventuali avvallamenti di maggiore rilevanza o buche</p> <p>Dotare il personale di torce elettriche e di elmetti con faretto in sopralluoghi notturni</p> <p>Dotare il personale di calzature di sicurezza alte rispetto al collo del piede, allo scopo di proteggere le caviglie da slogature e urti.</p> <p>Verifica/controllo del rispetto delle misure di sicurezza</p> <p>Formazione e informazione del personale su tale rischio specifico</p>	<p>Scarpe di sicurezza S3 alte e a sgancio rapido</p> 	Moderato	Probabile	Alto	NON ACCETTABILE	<p>Mappatura delle aree di passaggio maggiormente ammalorate e redazione di un piano di adeguamento</p>	Moderato	Improbabile	Medio	NON ACCETTABILE	Direzione Infrastruttura Ferroviaria	Azione continuativa, nessuna scadenza	<p>In caso di utilizzo di scale portatili posate al suolo si preveda impiego di punti di appoggio stabilizzanti o la possibilità di compensare gli eventuali dislivelli che possono compromettere la stabilità delle scale</p>
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																			
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																			
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X																
<p>Sotto il sedime ferroviario corrono cavidotti con cavi elettrici in media e bassa tensione.</p> <p>Sono presenti alcuni quadri elettrici e torri faro.</p>	 ELETRICO	<p>In caso di presenza di scavi aperti con accessibilità ai cavi elettrici che corrono nel sottosuolo o di altri impianti elettrici privi di elementi di protezione chiusi i lavoratori possono entrare in contatto con parti in tensione.</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			Nessuno	<p>Folgorazione, elettrocuzione</p>	<p>Segnalare eventuali danni riportati su impianti elettrici presenti in parco ferroviario</p> <p>Segnalare presenza di scavi aperti in corrispondenza di cavidotti presenti nel sottosuolo</p> <p>Divieto al personale di accedere a quadri elettrici o di intervenire diversamente su impianti elettrici</p> <p>Verifica del rispetto delle misure di sicurezza</p> <p>Formazione e informazione su tale rischio specifico</p>	Nessuno	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	<p>Segnalazione continua di eventuali cavi elettrici scoperti o accessibili, quadri elettrici aperti o cavi elettrici danneggiati (es. rosicchiati da animali infestanti)</p>	Grave	Molto Improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Preposto di squadra o di cantiere	Azione continuativa, nessuna scadenza	<p>Il rischio risulta significativo e non eliminabile.</p> <p>Va resa costante l'osservanza dei divieti indicati</p>
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria		X																			
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario		X																			
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security					X																
<p>Sono presenti esclusivamente deviatori azionati manualmente. Il personale AdSP MAO non è esposto al rischio di movimentazione manuale dei carichi in quanto tali attrezzi sono movimentati con bassa frequenza (massimo 2 o 3 movimenti al giorno / uomo). Non si possono escludere conseguenze quali: strappi muscolari, aggravio a patologie pregresse, colpi, urti, tagli, inciampi.</p>	 MECCANICO - utilizzo attrezzature	<p>Utilizzo / azionamento dei deviatori manuali</p> <p>Attività di ispezione e misurazione dell'infrastruttura ferroviaria</p>	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria			X			<p>Aggravio di patologie pregresse in caso di sforzi puntuali male bilanciati su soggetti deboli</p>	<p>Colpi, contusioni, schiacciamenti</p> <p>Tagli, ferimenti</p>	<p>Obbligo di intervenire in squadre di 02 Addetti per sopralluogo / intervento.</p> <p>Rotazione delle attività svolte dalle squadre di lavoro in ambito ferroviario con impatto su MMC</p> <p>Obbligo di utilizzo di scarpe di sicurezza, e guanti a buona resistenza meccanica</p>	<p>Guanti anti taglio EN 388:2003</p>  <p>Scarpe di sicurezza S3 alte a sgancio rapido</p> 	Moderato	Improbabile	Medio	NON ACCETTABILE	<p>Utilizzo di un trolley bag per il trasporto delle attrezzature di misurazione e / o controllo / collaudo al fine di evitare interazione meccanica lavoratore - attrezzatura</p>	Moderato	Molto Improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	Preposto di squadra o di cantiere	Azione continuativa, nessuna scadenza	Nessuno
			Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario			X																		
			Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria																					
			Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario																					
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																					

Fattori di rischio nello "Scenario 2" di piena operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere	Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
Occasionale lavoro notturno presso l'infrastruttura ferroviaria Occasionale lavoro in solitaria Organizzazione del lavoro su turni con previsione di periodi di reperibilità in orario extra lavorativo	 STRESS L-C	Mancata rotazione dei turni Regole poco chiare o di difficile applicazione Responsabilità individuali non sostenibili Eccessivi fattori di rischio presenti sul luogo di lavoro	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario Ispezioni e sopralluoghi di safety e security			X			Lieve disagio	Nessuno	Nessuno	Lieve	Molto improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	Nessuna misura ulteriore prevista						Nessuno	
Convogli in manovra sul sedime ferroviario oggetto di sopralluoghi, visite, cantieri e ispezioni da parte di AdSP MAO	 FERROVIARIO INVESTIMENTO	Interferenza tra lavoratori AdSP MAO e convogli in transito causa: - mancata osservanza delle procedure di sicurezza (velocità, interviste da percorrere, comportamento da osservare, velocità di manovra...) - svio / ribaltamento convogli - mancata comunicazione / coordinamento	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario Ispezioni e sopralluoghi di safety e security			X			Nessuno	Potenziali danni permanenti o letali	Gilet A.V. cl. II^ EN 20471  Scarpe di sicurezza S3 alte e a sgancio rapido 	Grave	Molto improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	Condivisione e riesame continuativo delle procedure relative ad attività svolte tra AdSP MAO e Adriafer S.r.l. che possono generare interferenzialità Aggiornamento continuativo tra le parti in merito - allo stato di manutenzione dell'infrastruttura e opere / impianti attinenti da un lato - a danni, accadimenti, inidenti, mancati accadimenti da parte di Adriafer S.r.l.	Grave	Molto improbabile	Alto	NON ACCETTABILE	DIF, DT - AdSP MAO, Adriafer S.r.l.	Azione continuativa, nessuna scadenza	Il rischio risulta significativo e non eliminabile. Va resa costante l'osservanza dei divieti indicati e procedure di interfaccia definite
In ambito ferroviario: Sollevamento, trasporto e impiego di forca a 9 denti (4 kg), raspo (4 kg), piccone per assodamento (5 kg), calibro FS 69 U con bolla (1,5 kg), mazza (1 kg), palanchino (7 kg), mazzapicchi (7 kg), leva a unghia (7 kg), dispositivi di serraggio degli elementi meccanici delle rotaie e dei deviatori, cd. "Art. 8 ISD" (20 kg)	 MMC	Azioni di sollevamento e trasporto e utilizzo di attrezzature manuali Manipolazione delle leve dei deviatori	Sorveglianza e misurazioni dell'infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenzione o cantiere ferroviario Sorveglianza impianti presso infrastruttura ferroviaria Sopralluoghi durante manutenz. o cantiere c/o sedime ferroviario			X			Affaticamento muscolare	Strappi muscolari	Guanti anti taglio EN 388:2003  Scarpe di sicurezza S3 alte a sgancio rapido 	Lieve	Molto improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	Utilizzo di un trolley bag per il trasporto delle attrezzature di misurazione e / o controllo / collaudo al fine di evitare interazione meccanica lavoratore - attrezzatura	Lieve	Molto improbabile	Molto Basso	ACCETTABILE	Preposto di squadra o di cantiere	Azione continuativa, nessuna scadenza	

Fattori di rischio nello "Scenario 2" di piena operatività presso l'infrastruttura ferroviaria			Attività che compie la mansione con il pericolo di riferimento					Danni massimi attesi		Misure di prevenzione e protezione applicate alla data di emissione del presente documento	D.P.I. previsti	Livello del rischio			Ponderazione	Misure di prevenzione e protezione da applicare per rendere il rischio ACCETTABILE o per ridurlo al massimo probabilità di accadimento e gli effetti conseguenti	Livello del rischio residuo			Ponderazione	Responsabilità applicazione	Tempistiche applicazione	Note descrittive sui rischi residui
Pericolo o situazione potenzialmente pericolosa	Rischio	Causa / Innesco	Attività	Mansione					Salute			Sicurezza	D	P			R	D	P				
				Imp. Amm.vo	Imp. Tecnico	Isp. Inf. Fer.	Isp. Portuale	Magazziniere															
			Ispezioni e sopralluoghi di safety e security																				

3. Procedure di emergenza

1. Sempre, in occasione della pianificazione delle squadre incaricate dell'esecuzione di sopralluoghi presso l'infrastruttura ferroviaria, il Responsabile dell'Area Gestione Attività e Servizi Ferroviari della Direzione Infrastruttura Ferroviaria deve identificare per ogni squadra e ogni turno almeno un Lavoratore che sia abilitato al Pronto Soccorso (DM 388/2003) e alla gestione delle Emergenze (DM 10/03/1998).
2. I nominativi dei Lavoratore qualificati deve essere reso noto a tutto il personale della squadra avviata e tutti devono disporre del suo n° di telefono cellulare.
3. Tutti i lavoratori che operano presso l'infrastruttura ferroviaria devono disporre di un dispositivo di comunicazione wireless (ricetrasmittente).
4. Specie in orario notturno o in condizioni meteo al limite della praticabilità, nessun Lavoratore deve operare da solo sul sedime ferroviario.

3.1 Aspetti generali sulla gestione delle emergenze

Nel caso vi sia una situazione d'emergenza che determini la necessità di evacuazione, come ad esempio un principio di incendio, la dispersione di sostanze pericolose per la salute o infiammabili, un terremoto, o altre condizioni, tutti i Lavoratori presenti devono seguire le seguenti istruzioni:

1. INTERROMPERE I LAVORI IN CORSO POSIZIONANDO EVENTUALI ATTREZZATURE IN CONDIZIONI DI SICUREZZA E DI NON INTRALCIO;
2. ABBANDONARE LE AREE DI PERICOLO DIRIGENDOSI RAPIDAMENTE, MA SENZA CORRERE, VERSO LE AREE NON COINVOLTE DALL'EMERGENZA;
3. ATTENERSI ALLE ISTRUZIONI DEI RESPONSABILI DELLA GESTIONE DELL'EMERGENZA DI ADRIAFER S.R.L.;
4. FAVORIRE L'EVACUAZIONE DI EVENTUALI TERZI PRESENTI ASSICURANDOSI CHE NESSUNO RESTI INDIETRO O SIA ABBANDONATO.

3.1.1 Infortunio o malore



In caso d'infortunio o di malore tutti i Lavoratori sono tenuti al rispetto delle seguenti indicazioni comportamentali.

1. Spostare l'infortunato solo se la situazione in cui questo si trova ne determina il pericolo di vita e se il contatto con l'infortunato non pregiudica la sicurezza del prestatore di soccorso (es. folgorazione da contatto con corpi elettrici in tensione).

2. Informare immediatamente il Capo Squadra e l'Addetto al Primo Soccorso se presente o facilmente reperibile.
3. Qualora questi ultimi non siano presenti, inoltrare o far inoltrare la chiamata di soccorso al Numero Unico Emergenza **N.U.E. 112**, dando indicazioni chiare sul luogo dell'evento, il numero delle persone coinvolte, la dinamica dell'evento, le conseguenze visibili sulle persone infortunate o colte da malore e attendere quindi istruzioni in merito.
4. Inoltrare o fare inoltrare la chiamata di allerta dell'emergenza in atto alla Sala Operativa di AdSP MAO componendo il numero **040 6732523**
5. Se necessario fare posizionare un Lavoratore in viabilità portuale accanto al punto di accesso al parco ferroviario più vicino al luogo dell'accadimento, affinché segnali ai mezzi di soccorso il punto da raggiungere o accompagni il personale medico sul luogo dell'infortunio / malore.
6. Qualora a determinare l'infortunio sia stato il contatto o inalazione di una o più sostanze pericolose, il Responsabile presente deve provvedere ad un'immediata ricerca delle informazioni (tipo di merce, schede di sicurezza) da fornire ai medici intervenuti.
7. Si raccomanda inoltre di mantenere la calma, di astenersi da pratiche alle quali non si è addestrati o autorizzati per non peggiorare la situazione mettendo a repentaglio la propria od altrui incolumità.
8. I lavoratori senza incarichi specifici non devono interferire od ostacolare le operazioni. In caso di situazione di emergenza è vietato utilizzare il telefono o la ricetrasmittente se non per giustificati motivi.
9. Notizia di quanto accaduto deve essere trasmessa all'Autorità di Sistema Portuale utilizzando il modello "Segnalazione di incidente, infortunio o danno ambientale" allegato alla Ordinanza AdSP MAO n° 04/2018 utilizzando l'indirizzo di posta certificata pec@cert.porto.it.

3.1.2 Incendio



In caso di incendio tutti i Lavoratori sono tenuti al rispetto delle seguenti indicazioni comportamentali.

1. Informare immediatamente il Capo Squadra e l'Addetto alle Emergenze se presente o facilmente reperibile.
2. Qualora questi non siano presenti, inoltrare o far inoltrare la chiamata di soccorso al Numero Unico Emergenza **N.U.E. 112**, fornendo le indicazioni relative al luogo del focolaio, l'entità, le persone o attività coinvolte, la presumibile origine dell'incendio e le conseguenze visibili. Le comunicazioni devono essere chiare e semplici. Non bisogna interrompere la telefonata prima di essere certi che l'interlocutore abbia avuto la possibilità di richiedere tutte le informazioni necessarie.

3. Inoltrare o fare inoltrare la chiamata di allerta dell'emergenza in atto alla Sala Operativa di AdSP MAO componendo il numero **040 6732523**
4. Procedere – qualora sia fattibile e non pregiudichi l'incolumità propria e altrui – con l'allontanamento dei carri ferroviari contenenti merci pericolose facilmente infiammabili.
5. Se necessario fare posizionare un Lavoratore in viabilità portuale accanto al punto di accesso al parco ferroviario più vicino al luogo dell'accadimento, affinché segnali ai vigili del fuoco il luogo dell'evento.
6. Qualora non vi sia pericolo per la propria incolumità e si sia in grado di farlo, in quanto adeguatamente formati ed in base alle proprie capacità ed informazioni ricevute, allontanare dal focolaio le eventuali sostanze combustibili e staccare l'alimentazione degli apparecchi elettrici al fine di ridurre il rischio di propagazione.
7. Qualora il principio di incendio sia modesto e si sia in grado di farlo, se adeguatamente formati, cercare di spegnerlo utilizzando i dispositivi di estinzione incendi a disposizione. Senza utilizzare acqua per spegnere incendi su impianti od attrezzature elettriche.
8. Verificare costantemente che i percorsi di esodo e le vie di fuga dalle aree coinvolte dall'incendio risultino sempre praticabili.
9. Qualora non si sia in grado di tenere sotto controllo l'incendio, provvedere ad allontanarsi verificando, se possibile, l'eventuale presenza di altre persone nell'area interessata dall'incendio e dandone comunicazione agli addetti alle emergenze o ai vigili del fuoco.
10. Non rientrare nell'area evacuata sino a quando gli Addetti alle Emergenze non forniranno il via libera.
11. Si raccomanda inoltre di mantenere la calma, di astenersi da pratiche alle quali non si è addestrati o autorizzati per non peggiorare la situazione mettendo a repentaglio la propria od altrui incolumità.
12. I lavoratori senza incarichi specifici non devono interferire od ostacolare le operazioni.
13. Notizia di quanto accaduto deve essere trasmessa all'Autorità di Sistema Portuale utilizzando il modello "Segnalazione di incidente, infortunio o danno ambientale" allegato alla Ordinanza AdSP MAO n° 04/2018 utilizzando l'indirizzo di posta certificata pec@cert.porto.it.



3.1.3 Incidente presso le intersezioni a raso con mezzi stradali senza infortuni

In caso di incidente tra mezzi operativi tutti i Lavoratori coinvolti / presenti sono tenuti al rispetto delle seguenti indicazioni comportamentali.

1. Va arrestato il convoglio coinvolto e vanno arrestati il motore e inserito il freno a mano o bloccaruote ai mezzi stradali coinvolti.

2. Se presente va attivato il pulsante di sosta di emergenza, va abbandonato il mezzo, vanno aiutati gli eventuali passeggeri a raggiungere un luogo sicuro.
3. Tutti i guidatori e passeggeri evacuati dai mezzi vanno subito dotati di giubbotti ad alta visibilità.
4. Va posizionato il segnale di pericolo (triangolo di segnalazione) ad almeno 50 mt di distanza dal mezzo, o con altri dispositivi mobili va confinata l'area coinvolta dall'incidente.
5. Un Lavoratore non coinvolto nell'incidente, se necessario, si dispone in posizione di sicurezza e provvede a segnalare il pericolo a coloro che sopraggiungono.
6. Si procede a controllare se vi sono perdite di carburante, in tale caso i Lavoratori presenti devono procedere all'immediata evacuazione dell'area e quindi contattare telefonicamente i Vigili del Fuoco al Numero Unico Emergenza **N.U.E. 112**, indicando:
 - la localizzazione dei mezzi,
 - le fonti di rischio individuate (es. esplosione, incendio, inquinamento per sversamento di sostanze pericolose in terreni o corsi d'acqua...).
7. Si deve attendere l'arrivo dei VVF e attenersi alle indicazioni da questi fornite.
8. Si procede a segnalare l'accaduto ai Responsabili dell'Azienda contattandoli telefonicamente.
9. Notizia di quanto accaduto deve essere trasmessa all'Autorità di Sistema Portuale utilizzando il modello "Segnalazione di incidente, infortunio o danno ambientale" allegato alla Ordinanza AdSP MAO n° 04/2018 utilizzando l'indirizzo di posta certificata pec@cert.porto.it.



3.1.4 Danno ambientale

Esempi di danno ambientale possono essere il percolamento a suolo di sostanze pericolose (olio lubrificante, prodotti chimici trasportati dai carri in parco ferroviario, gasolio,...), l'incendio di sostanze pericolose, la dispersione in ambiente di rifiuti pericolosi e non pericolosi, la dispersione di polveri con caratteristiche di pericolosità per l'ambiente. In caso di danno ambientale tutti i Lavoratori sono tenuti al rispetto delle seguenti indicazioni comportamentali.

1. Informare immediatamente il Capo Squadra e l'Addetto alle Emergenze se presente o facilmente reperibile.
2. Qualora questi non siano presenti, inoltrare o far inoltrare la chiamata di soccorso al Numero Unico Emergenza **N.U.E. 112**, fornendo le indicazioni relative al luogo del danno ambientale, l'entità, le persone o attività coinvolte, la causa dell'evento, le caratteristiche delle sostanze disperse e le conseguenze visibili. Le comunicazioni devono essere chiare e semplici. Non bisogna interrompere la telefonata prima di essere certi che l'interlocutore abbia avuto la possibilità di richiedere tutte le informazioni necessarie.

3. Inoltrare o fare inoltrare la chiamata di allerta dell'emergenza in atto alla Sala Operativa di AdSP MAO componendo il numero **040 6732523**
4. Se necessario fare posizionare un Lavoratore in viabilità portuale accanto al punto di accesso al parco ferroviario più vicino al luogo dell'accadimento, affinché segnali ai vigili del fuoco il luogo dell'evento.
5. Qualora non vi sia pericolo per la propria incolumità e si sia in grado di farlo, in quanto adeguatamente formati ed in base alle proprie capacità ed informazioni ricevute, allontanare dal luogo di accadimento le eventuali fonti di innesco e allontanare tutti gli elementi che possono essere contaminati dalla sostanza o che ne possono favorire la propagazione.
6. Qualora si tratti di un versamento di sostanze di modeste dimensioni e si sia in grado di farlo, se adeguatamente formati e dotati di DPI idonei, cercare di contenere i liquidi / sostanze versate / disperse utilizzando sepiolite e altri dispositivi assorbenti a disposizione. Utilizzare inoltre teli di gomma o sacchi di plastica per sigillare eventuali chiusini dai quali le sostanze disperse potrebbero trafilare nel sottosuolo con maggiore facilità, danneggiando ulteriori reti di sottoservizi.
7. Qualora non si sia in grado di tenere sotto controllo l'incendio, provvedere ad allontanarsi verificando, se possibile, l'eventuale presenza di altre persone nell'area interessata dall'incendio e dandone comunicazione agli addetti alle emergenze o ai vigili del fuoco.
8. Non rientrare nell'area evacuata sino a quando gli Addetti alle Emergenze non forniranno il via libera.
9. I lavoratori senza incarichi specifici non devono interferire od ostacolare le operazioni.
10. Notizia di quanto accaduto deve essere trasmessa all'Autorità di Sistema Portuale utilizzando il modello "Segnalazione di incidente, infortunio o danno ambientale" allegato alla Ordinanza AdSP MAO n° 04/2018 utilizzando l'indirizzo di posta certificata **pec@cert.porto.it**.

4. Gestione del presente Documento integrativo di Valutazione dei Rischi

4.1 Emissione, aggiornamento, diffusione del Documento

1. Il presente documento viene redatto e aggiornato almeno triennialmente da AdSP MAO sulla base:
 - delle misurazioni in ambito salute e sicurezza raccolte tramite sopralluoghi in parco ferroviario o affidando anche a professionisti esterni qualificati o a laboratori accreditati l'esecuzione di misure tecniche e ambientali normate;
 - delle segnalazioni di pericolo fornite da Adriafer Srl e da altre Parti interessate;
 - degli accadimenti di infortunio, incidente, mancato-infortunio trasmesse in ottemperanza all'Ordinanza AdSP MAO 04/2018 anche da Adriafer Srl;
 - degli esiti delle ispezioni condotte dal Nucleo Ispettivo di AdSP MAO;
 - degli accadimenti che interessano le strutture e infrastrutture del parco ferroviario (danni rilevati, ammaloramenti osservati, interventi di manutenzione straordinaria effettuati)
 - delle variazioni dei traffici e delle tipologie di merci trasportate e della composizione dei treni movimentati;
 - dai cambiamenti intervenuti a seguito di variazioni normative anche in ambito locale, che trovano applicazione presso il sedime ferroviario di PFN.
2. A seguito di uno o più dei fattori di cambiamento sopra richiamati AdSP MAO può decidere di aggiornare il documento anche con frequenza maggiore rispetto a quella triennale definita.
3. Il documento viene emesso in Edizione 03 e Revisione 00. Motivo di una nuova Edizione possono essere la rivisitazione completa dell'impostazione del documento dovuta a rilevanti cambiamenti di tipo giuridico o amministrativo o a necessità di rivedere la struttura stessa del documento dal punto di vista funzionale e di fruibilità, mentre le Revisioni sono motivate dal solo recepimento, a titolo di esempio, di nuove misure condotte su un rischio specifico, al subentro di nuovi soggetti operanti presso il sedime ferroviario, alla variazione di dati impiantistici.
4. Nella sua prima emissione, così come a seguito di ogni revisione, il documento viene inviato a mezzo di posta elettronica certificata a tutti i soggetti di cui ai § 1.1 e 1.2.
5. L'oggetto della revisione o la motivazione della nuova edizione viene indicato sul frontespizio del documento e i capitoli modificati vengono contrassegnati con l'indicazione "Oggetto della revisione n° xx".

Nota → i contenuti del presente documento sono informazioni sullo stato di fatto dei rischi in ambito SSL che i Lavoratori di Adriafer S.r.l. e altre imprese in appalto di AdSP MAO e i lavoratori di AdSP MAO possono incontrare operando presso il parco ferroviario di PFN e di cui AdSP MAO, per quanto di competenza, ne da notizia e diffusione in modo strutturato. Qualsiasi informazione, controdeduzione, notizia certa, misura tecnica di conoscenza del di Adriafer S.r.l. in contrasto o integrativa delle informazioni riportate nel Documento è necessario che sia trasmessa e condivisa con AdSP MAO anche in occasione dei Tavoli Tecnici che periodicamente si devono tenere con partecipazione delle Parti.



Allegato 1

Valutazione rischi interferenziali tra AdSP MAO e Adriafer S.r.l. gestore unico della manovra presso l'infrastruttura ferroviaria di P.F.N.

Edizione	Revisione	Data	Motivo
03	00	18/05/2020	Prima emissione
03	01	02/09/2021	Prima revisione
04	00	31.07.2025	Nuova ediz. a seguito cambiamento vertici aziendali AdSP MAO

1. Rischi interferenziali e coordinamento per la sicurezza

1.1 Rischi interferenziali derivanti dalla presenza e attività presso il sedime ferroviario di P.F.N. dei Lavoratori o Appaltatori di AdSP MAO e dei Lavoratori o Appaltatori di Adriafer Srl

I rischi di seguito descritti e valutati derivano dalla situazione di pericolo costituita dalle interferenze sussistenti, con diversi nessi di causa e di effetto, tra le attività svolte dai Lavoratori di AdSP MAO, i Lavoratori di Adriafer S.r.l. a operare come gestore unico della manovra presso l'infrastruttura ferroviaria di P.F.N. e – di base – qualunque altro Lavoratore operante per conto di AdSP MAO o di Adriafer S.r.l. che, in base a uno specifico contratto di appalto o d'opera è chiamato a intervenire presso il sedime ferroviario di P.F.N..

Tali rischi interferenziali sono valutati congiuntamente dal DdL di AdSP MAO e dal DdL di Adriafer S.r.l. e sono da questi considerati anche nella predisposizione dei DUVRI redatti a monte dei procedimenti di appalto di competenza.

La natura di tali rischi e le rilevanti interconnessioni operative che mettono in relazione sotto il profilo della sicurezza le attività e gli effetti di tali attività svolte da AdSP MAO e da Adriafer S.r.l. rende necessario, per mantenere aggiornata e attendibile nel tempo la valutazione dei rischi interferenziali, che le Parti coinvolte effettuino "tavoli tecnici" pianificati e calendarizzati allo scopo di riesaminare i contenuti di tale valutazione (vedere al proposito la procedure di interfaccia in vigore)

AdSP MAO e Adriafer S.r.l. devono considerare l'elenco dei rischi interferenziali di seguito descritti e valutati nel presente documento come "indicativo e non esaustivo" in quanto, in occasione di lavoro, altre situazioni di pericolo non già qui contemplate potrebbero essere identificate e per tale motivo dovranno essere:

- valutate dai singoli Datori di Lavoro mediante confronto tra le Parti in occasione dei "tavoli tecnici" pianificati o all'uopo convocati,
- riportate all'interno della propria documentazione di valutazione dei rischi,
- recepite dalle "procedure di interfaccia",
- trattati nelle fasi formazione e di aggiornamento continuo dei Lavoratori delle mansioni interessate,
- trasferiti nei DUVRI e nei PSC alle Imprese chiamate a operare in appalti od opere presso il sedime ferroviario di P.F.N.

Ogni notizia di pericolo o di danno o di incidente, di infortunio o di mancato infortunio dovrà inoltre essere condivisa tra le Parti allo scopo di accrescere la conoscenza sui fattori di gravità e di probabilità di accadimento associate ai rischi di mansione, ambientali o interferenziali valutati.

1.2 Rischi interferenziali identificati

La natura di interferenza tra le attività svolte da AdSP MAO e imprese appaltatrici e da Adriafer S.r.l. e relative imprese appaltatrici è duplice e viene di seguito descritta.

1.2.1 Rischi interferenziali associati alla presenza nello stesso luogo e nello stesso momento di più imprese operanti con autonomia funzionale e organizzativa

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate dal Adriafer S.r.l.
1. Investimento di Lavoratori AdSP MAO o loro appaltatori da parte di convogli ferroviari in manovra	1.a Presenza di Lavoratori sui binari – investimento da parte di convogli	Improbabile	Grave	Molto Alto	Non Accettabile	<p>Comunicazione ad Adriafer S.r.l. dei binari ove i Lavoratori vanno a operare secondo una condivisa procedura di gestione degli accessi</p> <p>Vestizione di indumenti alta visibilità classe II^ o superiore</p> <p>Divieto di correre o di camminare “all’indietro”</p> <p>Divieto di effettuare sopralluoghi o lavorazioni in assenza di adeguata visibilità con manovre ferroviarie in atto</p> <p>In caso di interventi notturni, dotare il personale di torce / elmetti con faro e di segnali luminosi</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Divieto di sostare sui binari oltre al tempo strettamente necessario alla conclusione degli interventi comunicati</p> <p>Avviso ad Adriafer S.r.l. con congruo anticipo dell’avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull’osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei “tavoli tecnici”</p>	<p>Applicazione della procedura condivisa sulla gestione degli accessi e comunicazione interna sulla presenza di terzi sui binari</p> <p>Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio)</p> <p>Esecuzione delle manovre spinte con accompagnamento a terra di un agente, dotato di radiotelefono con nota faro con frequenza dedicata, ad una distanza tale da comandare l’arresto del convoglio in sicurezza oppure con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Partecipazione, se convocati, alle riunioni di coordinamento preliminari all’avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Riduzione della velocità massima di manovra da 30 km/h a 6 km/h</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull’osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei “tavoli tecnici”</p>
	1.b Presenza dei Lavoratori sulle intervie – investimento causa impiglio del lavoratore a elementi meccanici propri dei convogli o dei colli trasportati	Molto improbabile	Grave	Alto	Non Accettabile	<p>Trasmissione della planimetria aggiornata delle intervie di sicurezza.</p> <p>Comunicazione ad Adriafer S.r.l. dei binari ove i Lavoratori vanno a operare secondo una condivisa procedura di gestione degli accessi</p> <p>Vestizione di indumenti alta visibilità classe II^ o superiore</p> <p>Divieto di correre o di camminare “all’indietro”</p> <p>Divieto di effettuare sopralluoghi o lavorazioni in assenza di adeguata visibilità con manovre ferroviarie in atto</p> <p>In caso di interventi notturni, dotare il personale di torce / elmetti con faro e di segnali luminosi</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Divieto di sostare sui binari oltre al tempo strettamente necessario alla conclusione degli interventi comunicati</p> <p>Avviso ad Adriafer S.r.l. con congruo anticipo dell’avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull’osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei “tavoli tecnici”</p>	<p>Applicazione della procedura condivisa sulla gestione degli accessi e comunicazione interna sulla presenza di terzi sui binari</p> <p>Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio)</p> <p>Esecuzione delle manovre spinte con accompagnamento a terra di un agente, dotato di radiotelefono con nota faro con frequenza dedicata, ad una distanza tale da comandare l’arresto del convoglio in sicurezza oppure con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Partecipazione, se convocati, alle riunioni di coordinamento preliminari all’avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Riduzione della velocità massima di manovra da 30 km/h a 6 km/h</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull’osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei “tavoli tecnici”</p>

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate dal Adriafer S.r.l.
	1.c Presenza dei Lavoratori fuori da binari e interviste - investimento causa ribaltamento dei convogli o perdite di carico durante la manovra	Molto improbabile	Grave	Alto	Non Accettabile	<p>Comunicazione ad Adriafer S.r.l. dei binari ove i Lavoratori vanno a operare secondo una condivisa procedura di gestione degli accessi</p> <p>Vestizione di indumenti alta visibilità classe II^ o superiore</p> <p>Divieto di correre o di camminare "all'indietro"</p> <p>Divieto di effettuare sopralluoghi o lavorazioni in assenza di adeguata visibilità con manovre ferroviarie in atto</p> <p>In caso di interventi notturni, dotare il personale di torce / elmetti con faro e di segnali luminosi</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Divieto di sostare sui binari oltre al tempo strettamente necessario alla conclusione degli interventi comunicati</p> <p>Avviso ad Adriafer S.r.l. con congruo anticipo dell'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p>	<p>Applicazione della procedura condivisa sulla gestione degli accessi e comunicazione interna sulla presenza di terzi sui binari</p> <p>Partecipazione, se convocati, alle riunioni di coordinamento preliminari all'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici"</p>
	1.d Indebito movimento di manovra o fuga di rotabili	Improbabile	Grave	Molto Alto	Non Accettabile	<p>Comunicazione ad Adriafer S.r.l. dei binari ove i Lavoratori vanno a operare secondo una condivisa procedura di gestione degli accessi</p> <p>Vestizione di indumenti alta visibilità classe II^ o superiore</p> <p>Divieto di correre o di camminare "all'indietro"</p> <p>Divieto di effettuare sopralluoghi o lavorazioni in assenza di adeguata visibilità con manovre ferroviarie in atto</p> <p>In caso di interventi notturni, dotare il personale di torce / elmetti con faro e di segnali luminosi</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Divieto di sostare sui binari oltre al tempo strettamente necessario alla conclusione degli interventi comunicati</p> <p>Avviso ad Adriafer S.r.l. con congruo anticipo dell'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p>	<p>Applicazione della procedura condivisa sulla gestione degli accessi e comunicazione interna sulla presenza di terzi sui binari</p> <p>Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio)</p> <p>esecuzione delle manovre spinte con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Partecipazione, se convocati, alle riunioni di coordinamento preliminari all'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Presenza di un terzo agente rispetto ai due previsti dalla normativa ferroviaria</p> <p>Riduzione della velocità massima di manovra da 30 km/h a 6 km/h</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme sullo stazionamento dei rotabili</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici"</p>
2. Incidente ferroviario in	2.a Presenza di mezzi d'opera o caduta di	Improbabile	Moderato	Medio	Non Accettabile	<p>Comunicazione ad Adriafer S.r.l. dei binari ove i Lavoratori vanno a operare secondo una condivisa procedura di gestione degli accessi</p> <p>Vestizione di indumenti alta visibilità classe II^ o superiore</p> <p>Divieto di correre o di camminare "all'indietro"</p>	<p>Applicazione della procedura condivisa sulla gestione degli accessi e comunicazione interna sulla presenza di terzi sui binari</p> <p>Esecuzione delle manovre spinte con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e</p>

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate dal Adriafer S.r.l.
corrispondenza di cantieri di AdSP MAO	materiali di cantiere a occupare binari o a ingombrare aree di passaggio dei treni in manovra					<p>Divieto di effettuare sopralluoghi o lavorazioni in assenza di adeguata visibilità con manovre ferroviarie in atto</p> <p>In caso di interventi notturni, dotare il personale di torce / elmetti con faro e di segnali luminosi</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Divieto di sostare sui binari oltre al tempo strettamente necessario alla conclusione degli interventi comunicati</p> <p>Avviso ad Adriafer S.r.l. con congruo anticipo dell'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p>	<p>radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Partecipazione, se convocati, alle riunioni di coordinamento preliminari all'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di stazionamento dei rotabili</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici"</p>
	2.b Deriva o movimento del materiale rotabile	Molto improbabile	Grave	Alto	Non Accettabile	<p>Comunicazione ad Adriafer S.r.l. dei binari ove i Lavoratori vanno a operare secondo una condivisa procedura di gestione degli accessi</p> <p>Vestizione di indumenti alta visibilità classe II^A o superiore</p> <p>Divieto di correre o di camminare "all'indietro"</p> <p>Divieto di effettuare sopralluoghi o lavorazioni in assenza di adeguata visibilità con manovre ferroviarie in atto</p> <p>In caso di interventi notturni, dotare il personale di torce / elmetti con faro e di segnali luminosi</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Divieto di sostare sui binari oltre al tempo strettamente necessario alla conclusione degli interventi comunicati</p> <p>Avviso ad Adriafer S.r.l. con congruo anticipo dell'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p>	<p>Applicazione della procedura condivisa sulla gestione degli accessi e comunicazione interna sulla presenza di terzi sui binari</p> <p>Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio)</p> <p>esecuzione delle manovre spinte con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Partecipazione, se convocati, alle riunioni di coordinamento preliminari all'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Presenza di un terzo agente rispetto ai due previsti dalla normativa ferroviaria</p> <p>Riduzione della velocità massima di manovra da 30 km/h a 6 km/h</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p> <p>Rispetto delle norme di stazionamento dei rotabili</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici"</p> <p>Proceduralizzazione delle modalità di stazionamento dei convogli e gestione delle relative registrazioni.</p> <p>Dotazione del parco ferroviario di staffe omologate posizionate su adeguate strutture.</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti.</p> <p>Formazione e informazione dei Lavoratori sul rischio specifico.</p>

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate dal Adriafer S.r.l.
3. Perdita di merci pericolose da convogli in transito / sosta	3.a Contatto con merci pericolose perse / cadute / fuoriuscite dai convogli in transito	Improbabile	Moderato	Medio	Non Accettabile	<p>Segnalazione immediata ad Adriafer S.r.l. di eventuali merci pericolose cadute o perse dai convogli in transito</p> <p>Divieto ai Lavoratori di AdSP MAO o appaltatori di intervenire direttamente sulle merci pericolose</p> <p>Acquisizione / condivisione delle procedure di gestione di tali emergenze</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti</p> <p>Formazione e informazione dei Lavoratori sul rischio specifico</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p> <p>Comunicazioni previste al DIGIFEMA del MIT ed ANSF.</p>	<p>Proceduralizzazione del divieto di sosta delle merci pericolose nel sedime ferroviario di P.F.N., a eccezione delle manovre e dei tempi tecnici rientranti nella gestione complessiva delle manovre</p> <p>Predisposizione e adozione di procedure specifiche nel caso di riscontro di perdita di merci pericolose</p> <p>Predisposizione e adozione di procedure specifiche nel caso di impossibilità di consegna delle merci pericolose ai Terminal o presso la stazione di Campo Marzio</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'integrità dei colli e assenza di perdite</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici"</p> <p>Comunicazioni previste all'AdSPMAO, DIGIFEMA del MIT ed ANSF.</p>

1.2.2 Rischi interferenziali riconducibili al contesto o alla condotta di una o più imprese che hanno operato con autonomia funzionale e organizzativa presso il sedime ferroviario in P.F.N.

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate da Adriafer S.r.l.
4. Incidente in corrispondenza delle intersezioni a raso con mezzi circolanti in Porto – viabilità comune	4.a Presenza di mezzi di terzi a occupare l'intersezione a raso durante il passaggio del convoglio	Molto improbabile	Grave	Alto	Non Accettabile	<p>Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Avviso ad Adriafer S.r.l. con congruo anticipo dell'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Verifica e sorveglianza delle attività svolte da parte di concessionari o soggetti terzi nelle aree di concessione a ridosso delle intersezioni a raso che comportano invasione dell'intersezione stessa</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p>	<p>Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio)</p> <p>Esecuzione delle manovre spinte con accompagnamento a terra ad di un agente, dotato di radiotelefono con nota faro con frequenza dedicata, ad una distanza tale da comandare l'arresto del convoglio in sicurezza oppure con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Partecipazione, se convocati, alle riunioni di coordinamento preliminari all'avvio di lavori in appalto o cantieri ferroviari</p> <p>Presenza di un terzo agente rispetto ai due previsti dalla normativa ferroviaria</p> <p>Riduzione della velocità massima di manovra a 4 km/h e presenza di un agente con funzioni di segnalatore per il traffico stradale a terra ad inizio impegno da parte del convoglio dell'attraversamento stradale.</p> <p>Azionamento segnaletica stradale (luci rosse lampeggianti ed avvisatore acustico) prima di impegnare l'attraversamento a raso con il convoglio in manovra.</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici"</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p>
	4.b Mancata frenata e arresto da parte di mezzi di terzi circolanti in viabilità P.F.N. e collisione con i convogli di Adriafer S.r.l. in corrispondenza delle intersezioni a raso	Improbabile	Grave	Molto Alto	Non Accettabile	<p>Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento</p> <p>Comunicazione ad Adriafer S.r.l. delle anomalie riscontrate sulle intersezioni a raso con la viabilità portuale</p> <p>Sostituzione dei corpi luminosi non funzionanti e adeguamento della luminosità nelle aree ove i livelli attesi di intensità luminosa non sono raggiunti</p> <p>Verifica e sorveglianza dello stato di manutenzione del sedime stradale in prossimità delle intersezioni a raso (qualità del battistrada, formazione di pozzanghere, presenza di buche, ecc.) e della segnaletica luminosa e sonora in corrispondenza del passaggio a livello</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p>	<p>Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio)</p> <p>Esecuzione delle manovre spinte con accompagnamento a terra ad di un agente, dotato di radiotelefono con nota faro con frequenza dedicata, ad una distanza tale da comandare l'arresto del convoglio in sicurezza oppure con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Presenza di un terzo agente rispetto ai due previsti dalla normativa ferroviaria con funzione di segnalatore per il traffico stradale</p> <p>Riduzione della velocità massima di manovra a 4 km/h e presenza di un agente con funzioni di segnalatore per il traffico stradale a terra ad inizio impegno da parte del convoglio dell'attraversamento stradale.</p> <p>Azionamento segnaletica stradale (luci rosse lampeggianti ed avvisatore acustico) prima di impegnare l'attraversamento a raso con il convoglio in manovra</p> <p>Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia</p> <p>Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici"</p> <p>Rispetto delle norme di interfaccia</p>

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate da Adriafer S.r.l.
	4.c Presenza indebita di convoglio ferroviario su intersezione a raso	Improbabile	Grave	Molto Alto	Non Accettabile	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"	Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio) esecuzione delle manovre spinte con presenza di un agente in testa al convoglio sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura o a terra con nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata. Presenza di un terzo agente rispetto ai due previsti dalla normativa ferroviaria con funzione di segnalatore per il traffico stradale Riduzione della velocità massima di manovra a 4 km/h Segnalazione dei corpi luminosi danneggiati / da sostituire Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia Verifica e sorveglianza da parte dei Preposti sull'osservanza delle procedure Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con AdSP MAO nei "tavoli tecnici" Rispetto delle norme di stazionamento Rispetto delle norme di interfaccia
5. Svio di convogli	5.a Mancata o inefficace manutenzione	Molto improbabile	Grave	Alto	Non Accettabile	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento Condivisione attraverso i "tavoli tecnici" con Adriafer S.r.l. dello stato di manutenzione e degli interventi di manutenzione pianificati all'infrastruttura ferroviaria Sorveglianza continuativa, programmata e documentata dell'infrastruttura ferroviaria Esecuzione delle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria per attuare con tempestività gli interventi di ripristino necessari Comunicazione ad Adriafer S.r.l. delle informazioni necessarie alla circolazione in sicurezza sull'Infrastruttura Ferroviaria Monitoraggio degli interventi resi dalle imprese in appalto Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici" Comunicazioni previste al DIGIFEMA del MIT ed ANSF.	Manutenzione e verifica dei veicoli secondo quanto previsto dal proprio SGS ferroviario. Presenza di un terzo agente rispetto ai due previsti dalla normativa ferroviaria per la sicurezza dell'stradamento dei convogli in manovra. Riduzione della velocità massima di manovra da 30 km/h a 6 km/h. Adozione di eventuali provvedimenti più restrittivi con riduzione ulteriore della velocità massima di manovra fino a 4 km/h. Esecuzione delle manovre spinte a velocità ridotta a non più di 6 km/h e con accompagnamento a terra ad di un agente, dotato di radiotelefono con nota faro con frequenza dedicata, ad una distanza tale da comandare l'arresto del convoglio in sicurezza oppure sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura Segnalazione di tutte le criticità rilevate dal personale operativo durante le attività di manovra anche in occasione dei "tavoli tecnici" o prima, quando necessario. Vigilanza da parte dei preposti e gestione delle segnalazioni e non conformità nell'ambito del proprio SGS ferroviario. Applicazione in manovra delle indicazioni rilasciate dalla DIF di AdSP MAO adottando prescrizioni di sicurezza anche in relazione alla valutazione dei propri rischi per la sicurezza dei lavoratori. Comunicazioni previste all'AdSPMAO, DIGIFEMA del MIT ed ANSF. Rispetto delle norme di interfaccia
	5.b Mancato rispetto delle normative di esercizio da parte di Adriafer S.r.l.	Improbabile	Grave	Molto Alto	Non Accettabile	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici" Segnalazione di tutte le criticità rilevate dal personale operativo durante le attività di manovra anche in occasione dei "tavoli tecnici" o prima, quando necessario	Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia Monitoraggio, controlli e audit sul personale impiegato in attività di sicurezza
	5.c Inefficiente manutenzione dei rotabili	Molto improbabile	Grave	Alto	Non Accettabile	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione	Manutenzione e verifica dei veicoli secondo quanto previsto dal proprio SGS ferroviario. Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia Monitoraggio, controlli e audit sul processo manutentivo

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate da Adriafer S.r.l.
						delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici" Segnalazione di tutte le criticità rilevate dal personale operativo durante le attività di manovra anche in occasione dei "tavoli tecnici" o prima, quando necessario	
6. Utilizzo e/interferenza tra personale di Adriafer S.r.l., attrezzature e apparati connessi alla infrastruttura ferroviaria	6.a Interazione anomala tra manovratore e leve dei deviatori	Improbabile	Moderato	Medio	Non Accettabile	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento Condivisione attraverso i "tavoli tecnici" con Adriafer S.r.l. dello stato di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli interventi di manutenzione pianificati Sorveglianza continuativa, programmata e documentata dell'infrastruttura ferroviaria Segnalazione immediata ad Adriafer S.r.l. di eventuali anomalie di funzionamento ravvisate Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"	Segnalazione di tutte le criticità rilevate dal personale operativo durante le attività di manovra anche in occasione dei "tavoli tecnici" o prima, quando necessario Applicazione in manovra delle indicazioni rilasciate dalla DIF di AdSP MAO adottando prescrizioni di sicurezza anche in relazione alla valutazione dei propri rischi per la sicurezza dei lavoratori. Rispetto delle norme di interfaccia
	6.b Interferenza di manovra con apparati, picchetti, altri dispositivi lasciati da AdSP MAO presso l'infrastruttura ferroviaria a seguito di cantieri manutenzioni sopralluoghi	Improbabile	Moderato	Medio	Non Accettabile	Manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di segnalamento Sorveglianza continuativa, programmata e documentata dell'infrastruttura ferroviaria Rimozione immediata a fine intervento / sopralluogo di dispositivi o attrezzature utilizzate on site Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"	Segnalazione di tutte le criticità rilevate dal personale operativo durante le attività di manovra anche in occasione dei "tavoli tecnici" o prima, quando necessario Rispetto delle norme di interfaccia
7. Incidente in corrispondenza dei varchi doganali	7.a Presenza di terzi a occupare il binario durante il passaggio del convoglio	Improbabile	Moderato	Medio	Non Accettabile	Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia. Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"	Riduzione della velocità massima in manovra dei convogli a 4 km/h e presenza di un agente in assistenza alla GdF al passaggio del convoglio per le operazioni di controllo.

Rischio	Nesso di causa	Probabilità	Gravità	Rischio	Ponderazione	Azioni di prevenzione e protezione applicate da AdSP MAO	Azioni di prevenzione e protezione applicate da Adriafer S.r.l.
8. Incidente ferroviario	8.a Urto in manovra o collisione tra veicoli	Improbabile	Grave	Molto Alto	Non Accettabile	<p>Sorveglianza continuativa, programmata e documentata dell'infrastruttura ferroviaria</p> <p>Segnalazione immediata ad Adriafer S.r.l. di eventuali anomalie di funzionamento ravvisate</p> <p>Formazione e informazione sul rischio specifico e sulle relative procedure di interfaccia.</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con il Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p> <p>Comunicazioni previste al DIGIFEMA del MIT ed ANSF.</p>	<p>Divieto di esecuzione di manovra a spinta (lancio).</p> <p>Quando non sono eseguibili manovre con trazione da parte del locomotore in testa, esecuzione di manovre spinte con accompagnamento a terra ad di un agente, dotato di radiotelefono con nota faro con frequenza dedicata, ad una distanza tale da comandare l'arresto del convoglio in sicurezza oppure presenza di un agente sul predellino dotato di valvola portatile di frenatura, nota faro e radiotelefono con frequenza dedicata.</p> <p>Presenza di un terzo agente rispetto ai due previsti dalla normativa ferroviaria.</p> <p>Riduzione della velocità massima di manovra da 30 km/h a 6 km/h</p> <p>Proceduralizzazione della manovra e delle attività di accesso nei terminali.</p> <p>Comunicazioni previste all'AdSPMAO, DIGIFEMA del MIT ed ANSF.</p>
9. Urto contro ostacoli a distanza ridotta	9.a Presenza di ostacoli a distanza ridotta che possono comportare incidenti ai lavoratori o ai veicoli	Improbabile	Grave	Molto Alto	Non Accettabile	<p>Comunicazione della presenza e caratteristiche degli ostacoli a distanza ridotta presenti sull'infrastruttura.</p> <p>Sorveglianza continuativa, programmata e documentata dell'infrastruttura ferroviaria</p> <p>Segnalazione immediata ad Adriafer S.r.l. di eventuali anomalie di funzionamento ravvisate</p> <p>Mantenimento della adeguata segnalazione visiva degli ostacoli a distanza ridotta.</p> <p>Definizione e rispetto delle norme e delle disposizioni/prescrizioni di esercizio e della normativa di interfaccia</p> <p>Gestione delle segnalazioni e delle non conformità occorse e condivisione delle stesse con Adriafer S.r.l. nei "tavoli tecnici"</p>	<p>Prescrizioni al personale di manovra circa la presenza degli ostacoli a distanza ridotta comportanti l'interdizione al passaggio pedonale o all'utilizzo del predellino corrispondente.</p>

2. Coordinamento tra AdSP MAO e Adriafer S.r.l.

2.1 Tavoli tecnici tra Direzione Infrastruttura Ferroviaria di AdSP MAO e Adriafer S.r.l.

1. Annualmente D.I.F. AdSP MAO e Adriafer S.r.l. pianificano un calendario di “tavoli tecnici” dove riesaminare lo stato di gestione, per quanto di competenza, dell'infrastruttura ferroviaria di PFN.
2. In tali incontri sono trattati, con riscontro da entrambe le Parti, i seguenti temi:
 - efficacia delle procedure di reciproco coordinamento ai fini della sicurezza presso il sedime ferroviario,
 - livello di attuazione delle manutenzioni programmate (infrastruttura e materiale rotabile),
 - esiti della sorveglianza sulla infrastruttura ferroviaria,
 - programmazione / stato di avanzamento di cantieri ferroviari da aprire o da proseguire,
 - riesame degli incidenti occorsi aventi interessamento della struttura ferroviaria,
 - risultati dei processi di monitoraggio, audit e controlli
 - varie ed eventuali.
3. Quanto discusso nei “tavoli tecnici” viene riassunto in un “resoconto” a valle dell'incontro. Il resoconto viene quindi sottoscritto dai Rappresentanti convenuti e conservato in copia dalle Parti.
4. Il calendario di tali Tavoli Tecnici viene definito annualmente, tuttavia ulteriori Tavoli Tecnici possono essere effettuati, previa proposta di una delle Parti interessate, a seguito o in occasione di eventi di rilevante impatto e significatività.

2.2 Coordinamenti per la sicurezza tra AdSP MAO (Direzione tecnica, Direzione infrastrutture ferroviarie) e Adriafer S.r.l.

1. Quando deve essere realizzata un'opera nuova o un intervento di manutenzione straordinaria o deve essere avviato un servizio di manutenzione ordinaria che interessa edifici, opere d'arte, impianti e reti presenti anche nel sottosuolo, o incorporate nelle aree dell'infrastruttura ferroviaria di PFN, o tangenti o insistenti su tale area che però non afferiscono all'infrastruttura ferroviaria stessa (es. viadotti, edifici confinanti col sedime ferroviario, sottoservizi che corrono al di sotto del sedime ferroviario di interesse generale, pali dell'illuminazione, ecc.) la Direzione Tecnica di AdSP MAO, per tramite di un R.U.P. all'uopo nominato, procede alla convocazione di una “riunione di coordinamento per la sicurezza” preliminare all'avvio dei lavori o alla esecuzione del servizio.
2. A tale riunione, nei casi di interventi descritti al punto precedente, viene invitato a prendere parte se necessario anche Adriafer S.r.l..
3. Durante la riunione sono esaminate tutti gli aspetti propri del servizio o intervento da avviare che possono comportare interferenza nell'ambito delle attività svolte presso il parco ferroviario di PFN.
4. Per ciascuna delle interferenze identificate i presenti definiscono le misure di mitigazione più idonee.
5. Il verbale prodotto a valle della riunione viene trasmesso anche ad Adriafer S.r.l. il quale ha l'obbligo di informare i propri Lavoratori per quanto di interesse, al fine di attuare con la necessaria tempestività le procedure o altre misure di mitigazione approvate per la riduzione degli effetti delle interferenze.

2.3 Coordinamenti per la sicurezza tra Direzione Infrastruttura Ferroviaria di AdSP MAO e Adriafer S.r.l.

1. Quando deve essere realizzata un'opera nuova o un intervento di manutenzione straordinaria che interessa l'infrastruttura ferroviaria di PFN, o comunque ogniqualvolta se ne ravveda la necessità, la D.I.F. di AdSP MAO, per tramite di un R.U.P. all'uopo nominato, procede alla convocazione di una "riunione di coordinamento per la sicurezza" preliminare all'avvio dei lavori o alla esecuzione del servizio.
2. A tale riunione, nei casi di interventi descritti al punto precedente, viene invitato a prendere parte:
 - l'impresa affidataria dei lavori e l'ufficio di D.L.;
 - eventuali altre imprese o soggetti coinvolti dalle attività di cantiere o di esecuzione dell'intervento;
 - ove necessario Adriafer S.r.l.,
3. Durante la riunione sono esaminati tutti gli aspetti propri del servizio o intervento da avviare che possono comportare interferenza con la circolazione ferroviaria e anche quelle che possono avere ricadute all'esterno del sedime ferroviario.
4. Per ciascuna delle interferenze identificate i presenti definiscono le misure di mitigazione più idonee.
5. Il verbale prodotto a valle della riunione viene trasmesso anche ad Adriafer S.r.l. il quale ha l'obbligo di informare i propri Lavoratori per quanto di interesse, al fine di attuare con la necessaria tempestività le procedure o altre misure di mitigazione approvate per la riduzione degli effetti delle interferenze.
6. Le procedure e le misure di riduzione di rischi interferenziali sopra richiamate possono essere elemento di discussione all'interno dei "tavoli tecnici" di cui al §2.1.
7. Ad avvenuta ultimazione (parziale o totale) dei lavori, DIF riscontra in maniera documentata (M40) il lavoro eseguito ad Adriafer S.r.l. specificando gli eventuali requisiti di manovra che, alla luce dell'intervento attuato, devono essere modificati.