

# DEIF n. 4.7

del 06/02/2015

In vigore dalle ore 00,01 del 16/02/2015

## GESTIONE DEI CONVOGLI COMPOSTI DA VEICOLI (MOTORE/RIMORCHIATI) ATTREZZATI CON SISTEMI DI COMANDO E CONTROLLO CENTRALIZZATO DELLE PORTE

Note	Integra
<p>La presente DEIF 4.7 riprende i criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ della DEIF 4.5 del 08/03/2013 e relative note di chiarimento fino al capitolo 4.3 escluso (parte I);</li> <li>▪ della DEIF 4.6 del 12/01/2015, con alcune precisazioni, dal capitolo 4.3 incluso in avanti (parte II).</li> </ul> <p>Nella parte II sono indicate le modifiche</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ rispetto alla DEIF 4.5 e successive note di chiarimento col simbolo</li> <li>▪ rispetto alla DEIF 4.6 col simbolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PGOS DI TRENITALIA</li> <li>▪ MANUALE DI MESTIERE ACCOMPAGNAMENTO TRENI DI TRENITALIA</li> <li>▪ ISPAT DI TRENITALIA (SULLE LINEE IN CUI IL PERSONALE INTERVIENE SUL CONTROLLO DEGLI INCROCI)</li> </ul>

## INDICE

<b>1</b>	<b>GENERALITÀ .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>REQUISITI GENERALI DEI CONVOGLI ATTINENTI ALLE PORTE DI SALITA/DISCESA DEI VEICOLI .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>UTILIZZAZIONE DEI CONVOGLI IN PRESENZA DI CONDIZIONI DI DEGRADO DEI SISTEMI ATTINENTI ALLE PORTE SALITA/DISCESA .....</b>	<b>5</b>
4.1	<i>Anormalità rilevate nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione .....</i>	<i>5</i>
4.2	<i>Anormalità al controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida.....</i>	<i>6</i>
4.3	<i>Guasto al dispositivo tachimetrico .....</i>	<i>9</i>
4.4	<i>Anormalità alla telechiusura .....</i>	<i>9</i>
<b>5</b>	<b>UTILIZZO DEI DISPOSITIVI PER L'APERTURA DI EMERGENZA DELLE PORTE DI SALITA/DISCESA.....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>MESSA FUORI SERVIZIO DELLE PORTE DI SALITA/DISCESA .....</b>	<b>11</b>
6.1	<i>Modalità per la messa fuori servizio delle porte di salita/ discesa .....</i>	<i>11</i>
6.2	<i>Condizioni per il mantenimento in servizio di una carrozza a seguito di messa fuori servizio delle porte di salita/ discesa .....</i>	<i>12</i>
6.3	<i>Condizioni per la messa fuori servizio di una carrozza a seguito messa fuori servizio delle porte di salita/ discesa .....</i>	<i>13</i>
6.4	<i>Utilizzazione del materiale dopo il termine della corsa del treno .....</i>	<i>15</i>
6.5	<i>Registrazioni e avvisi.....</i>	<i>15</i>
<b>7</b>	<b>MANCATA APERTURA PORTE SALITA/DISCESA A SEGUITO COMANDO DI SBLOCCO/APERTURA.....</b>	<b>16</b>
<b>8</b>	<b>PORTE DI SALITA/DISCESA NON CORRETTAMENTE CHIUSE RILEVATE IN CORSO DI VIAGGIO.....</b>	<b>17</b>
8.1	<i>Gestione della caduta di un viaggiatore dal convoglio .....</i>	<i>17</i>
8.2	<i>Gestione in sicurezza del convoglio.....</i>	<i>18</i>
<b>9</b>	<b>DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI.....</b>	<b>19</b>
<b>10</b>	<b>DISTRIBUZIONE .....</b>	<b>19</b>
	<b>ALLEGATO A - ELENCO DEI VEICOLI (MOTORE E RIMORCHIATO) DISTINTI PER TIPOLOGIA DI SISTEMA DI COMANDO E CONTROLLO PORTE.....</b>	<b>21</b>
	<b>ALLEGATO B - ELENCO IMPIANTI DI ASSEGNAZIONE PER LA MANUTENZIONE DEI VEICOLI.....</b>	<b>22</b>

**ALLEGATO C - APPLICAZIONE DEL PUNTO 6.2 DELLA PRESENTE DEIF AI  
TRENI DI MEZZI LEGGERI PRIVI DI PORTE NEGLI INTERCOMUNICANTI**

.....	<b>23</b>
<b>TABELLA</b> .....	<b>25</b>

**PARTE PRIMA**

**1 GENERALITÀ**

La Disposizione 30/2007 di RFI (non consegnata al personale) riportante le modifiche e le integrazioni ai requisiti normativi, regolamentari e tecnici del materiale rotabile, prescrive, per quanto concerne le porte di salita/discesa viaggiatori, che dal 01/01/2013 tutti i convogli circolanti sulla Rete Ferroviaria Italiana devono essere composti da veicoli (motori/rimorchiati) per i quali l'apertura o lo sblocco delle porte viene comandato dalla cabina di guida in modo centralizzato e distinto per lato (c. d. “lateralizzazione”) e il loro stato di chiusura sia rilevato dal personale in cabina di guida (c. d. segnalazione “porte chiuse” o “blocco porte”).

Inoltre l'entrata in vigore del Decreto ANSF n. 4/2012 e in particolare del relativo Allegato B “Regolamento Circolazione Ferroviaria” (non consegnato al personale) ha introdotto ulteriori requisiti attinenti alle porte di salita/discesa viaggiatori.

La presente DEIF recepisce i principi di cui sopra e introduce, rispetto alla precedente revisione, alcune modifiche derivanti dai ritorni di esperienza.

**2 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE**

La presente DEIF disciplina, a parziale integrazione di quanto stabilito dalla PGOS Trenitalia e dal Manuale di Mestiere Accompagnamento Treni/ISPAT di Trenitalia le attività connesse alla gestione dei treni per quanto concerne le porte di salita/discesa viaggiatori. In particolare:

- le condizioni di composizione dei treni che effettuano servizio viaggiatori in relazione alle porte di accesso;
- le disposizioni relative all'utilizzazione delle porte di accesso in caso di anormalità:
  - del controllo centralizzato di chiusura;
  - del dispositivo tachimetrico;

- del sistema di tele-chiusura;
- le modalità di utilizzo dei dispositivi di apertura di emergenza delle porte di accesso;
- le modalità per la messa fuori servizio e la segnalazione di porte inutilizzabili.

Per quanto riguarda la gestione dei sistemi tecnologici di lateralizzazione, si rimanda ai manuali d'uso dei singoli veicoli e alle specifiche DEIF 19 r. v. e DEIF 37 r. v.

### **3 REQUISITI GENERALI DEI CONVOGLI ATTINENTI ALLE PORTE DI SALITA/DISCESA DEI VEICOLI**

I treni che effettuano servizio viaggiatori devono essere composti da veicoli (motori/rimorchiati) che assicurino dalla cabina di guida del mezzo di trazione o veicolo pilota:

- a. il comando di sblocco o apertura delle porte impartito distintamente per fiancata in modo centralizzato (c. d. "lateralizzazione");
- b. il controllo centralizzato della chiusura delle porte;
- c. un dispositivo che inibisca, a velocità superiore a 5 km/h, il comando centralizzato di sblocco o apertura delle porte qualora in composizione al treno esista almeno un rotabile che sia sprovvisto di dispositivo tachimetrico per la chiusura ed il bloccaggio delle porte.

I requisiti di cui ai punti a) e b) possono far parte di un sistema per la gestione delle porte:

- da attivare a cura del PdC prima della partenza del treno;
- intrinseco nella funzionalità dei veicoli che non richiede attivazione a cura del PdC.

L'elenco dei veicoli appartenenti ad ognuno dei due gruppi è riportato nell'allegato A.

I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, dei passeggeri, dei lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti.

Trenitalia ha identificato gli impianti di manutenzione come i siti assegnatari dove vengono effettuate operazioni di manutenzione programmata o correttiva registrate sul sistema di gestione della manutenzione RSMS (ved. Allegato B).

## 4 UTILIZZAZIONE DEI CONVOGLI IN PRESENZA DI CONDIZIONI DI DEGRADO DEI SISTEMI ATTINENTI ALLE PORTE SALITA/DISCESA

L'utilizzo delle porte di salita/discesa dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure, emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza dei passeggeri, dei lavoratori interessati o terzi, nonché del sistema ferroviario, fermo restando quanto specificato ai seguenti punti.

Il Personale dovrà in ogni caso provvedere a comunicare le anomalie con comunicazione registrata <sup>1</sup> al Presidio Territoriale competente, compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo del veicolo<sup>2</sup>, e ove previsto inviare la segnalazione tramite lo specifico applicativo su palmare.

### ***4.1 Anormalità rilevate nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione***

**Nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione (Allegato B)** qualora vengano rilevate una o più porte guaste<sup>3</sup> o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti, il treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione.

Se in particolare l'anormalità riguarda una locomotiva, si intende per impianto di manutenzione competente quello che ha in assegnazione locomotive del gruppo della titolare del treno. In tale circostanza occorre comunque tentare di risolvere tale anomalia/guasto e, qualora ciò non sia possibile, valutare la possibilità di

---

<sup>1</sup> Con annotazione del numero di riscontro del Presidio Territoriale.

<sup>2</sup> Sui complessi ETR nei quali il bollettino segnalazione avarie del libro di bordo delle carrozze è stato abolito (segnalazioni trasmesse mediante palmare), ai fini della segnalazione sul libro di bordo e della comunicazione al Presidio competente, valgono le specifiche disposizioni diramate a livello Divisionale.

<sup>3</sup> Non sono qui ricompresi i casi di porte staffate per cause indipendenti dal sistema di chiusura, es. per vetro cretato e messo in sicurezza.

sostituire tale locomotiva con altra appartenente all'IMC della località di partenza dotata di detta segnalazione funzionante e compatibile col materiale rimorchiato.

## **4.2 Anormalità al controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida**

**4.2.1** A integrazione di quanto previsto dalla PGOS di Trenitalia e dal Manuale di Mestiere Accompagnamento Treni/ISPAT di Trenitalia, in caso di anormalità alla segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida, nei casi diversi dal precedente punto 4.1, occorre rispettare la seguente procedura:

<b>4.2.1 a) A treno fermo in stazione</b>	<b>4.2.1 b) Durante la marcia</b>
Il PdC non deve avviare il treno e deve darne avviso al Capotreno per la ricerca di eventuali porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta, che dovranno essere poste fuori servizio con le modalità di cui al successivo paragrafo 6. Il Personale del Treno si può avvalere anche dei presidi manutentivi di stazione, se presenti.	Il PdC, appena si avvede della perdita della segnalazione del controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida, deve arrestare il treno e deve darne avviso al Capotreno per la ricerca di eventuali porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta, che dovranno essere poste fuori servizio con le modalità di cui al successivo paragrafo 6.

**4.2.2** Nel caso in cui si ristabilisca la corretta segnalazione del controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida il PdC può riprendere la marcia. Il PdC e il CT devono registrare l'anormalità occorsa sui libri di bordo, secondo competenza. Il CT deve comunicare l'anormalità occorsa con comunicazione registrata al Presidio territoriale competente, per permettere la programmazione degli opportuni interventi manutentivi. Le restrizioni connesse con l'eventuale messa fuori servizio di una o più porte, sono disposte nel successivo paragrafo 6.

### 4.2.3

4.2.3 a) In stazione sede di Impianto/Presidio Equipaggi	4.2.3 b) Durante la marcia o in stazione non sede di Impianto/Presidio Equipaggi
<p>Nel caso in cui, nonostante gli interventi suddetti, non fosse possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione del controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, può essere ripresa la marcia solo aumentando di una unità il numero di agenti PdA (*); si provvederà quindi a completare il servizio con il controllo delle porte demandato al PdA previa consegna di specifico mod. M.40 da parte del PdC al Capotreno.</p>	<p>Nel caso in cui, nonostante gli interventi suddetti, non fosse possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione del controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, il PdC deve consegnare al Capotreno mod. M. 40 per l'affidamento del controllo chiusura porte al PdA e proseguire la marcia fino alla prima stazione sede di Impianto/Presidio Equipaggi, dove si deve applicare quanto disposto al punto 4.2.3 a).</p>
<p><i>(*) Se vi sono turni in cui il PdA è già incrementato rispetto alle condizioni standard, il modulo va considerato già predisposto per la condizione di degrado.</i></p>	

A seguito di perdita e mancato ripristino della corretta segnalazione del controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, in caso di impossibilità di aumento del numero di agenti di scorta in stazione sede di Impianto/Presidio Equipaggi, il PdC dovrà richiedere soccorso. Tenendo conto che in tale situazione il convoglio è da ritenere non idoneo al servizio viaggiatori, il Capotreno dovrà darne avviso con comunicazione registrata al Presidio territoriale competente per i provvedimenti attinenti al servizio viaggiatori (trasbordo).

**4.2.4** Dal momento in cui il PdC ha consegnato al Capotreno mod. M. 40 per l'affidamento del controllo chiusura porte al PdA, il Capotreno/PdA

dovrà prestare particolare attenzione alla verifica dell'avvenuta chiusura delle porte del convoglio.

Il pronti (\*\*\*) cumula la conferma al PdC del controllo della chiusura delle porte di salita/discesa del treno salvo quella presenziata dal Capotreno.

Per ogni fermata per servizio viaggiatori o comunque in cui è previsto il pronti (\*\*\*):

- il CT, una volta impartito il pronti (\*\*\*) e salito a bordo, deve chiudere la porta da lui presenziata continuando a presenziarla per tutta la fase di avviamento del treno;
- in dette condizioni, allo scopo di ridurre al minimo il tempo che intercorre tra il pronti (\*\*\*) e l'avvio del convoglio, il PdC dovrà, non appena ricevuto il pronti (\*\*\*), avviare immediatamente il treno;
- nel caso in cui ciò non si possa realizzare, il PdC non dovrà avviare il treno e solleciterà il CT affinché il pronti (\*\*\*), previa ripetizione dei previsti controlli (compreso l'incarozzamento), venga reiterato.

Il CT dovrà inoltre:

- durante la marcia del treno, compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative, eseguire/far eseguire al PdA il controllo sullo stato di chiusura delle porte;
- comunicare con comunicazione registrata l'anormalità al Presidio territoriale competente;
- consegnare l'M40 ricevuto dal PdC nei modi d'uso o allegarlo all'M40 di scambio moduli.

*(\*\*\*) ovvero, sulle linee in cui previsto, l'ordine di partenza*

**4.2.5** Dopo che il treno è giunto a termine corsa senza controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, devono essere comunque applicate le previste procedure di prova (es. prova lampade, verifica accoppiamento 78 poli o 18 poli, ecc.), nonché inversione del banco o cambio locomotiva: se si ottiene regolarmente il controllo centralizzato delle porte in cabina di guida e la relativa prova di continuità dà esito positivo il servizio può proseguire senza limitazioni.

In caso contrario il materiale non può essere riutilizzato per servizio viaggiatori fino ad avvenuta riparazione.

In stazione non sede di impianto di manutenzione, qualora le previste procedure di prova non consentano il recupero del controllo centralizzato delle porte in cabine di guida e le condizioni operative non permettano altre soluzioni (impossibilità di scarto della carrozza con guasto, mancanza di altro

materiale per la sostituzione, rischio di circolazione di altri treni in condizioni di sovraffollamento, ecc.) il materiale può essere riutilizzato per servizio viaggiatori al fine di effettuare il servizio di ribattuta, alle stesse condizioni del caso di avaria in corso di viaggio previsto dal punto 4.2.3, verso località sede di impianto di manutenzione (ved. Allegato B), dove deve essere inviato a riparazione.

## **PARTE SECONDA**

### **4.3 Guasto al dispositivo tachimetrico**

Il rilevamento, attraverso le apposite segnalazioni, dello stato di inefficienza del dispositivo tachimetrico, comporta l'adozione delle seguenti misure.

<b>4.3.1 A treno fermo</b>	<b>4.3.2 Durante la marcia</b>
Il PdA deve tentare di ripristinare la corretta funzionalità del dispositivo tachimetrico attuando quanto previsto dai manuali e dalle procedure d'uso del veicolo; in caso di esito negativo provvederà a bloccare in posizione di chiusura tutte le porte di accesso per le quali non è assicurato il regolare intervento del dispositivo tachimetrico. Per l'eventuale messa fuori servizio del rotabile, ci si atterrà a quanto previsto nel successivo paragrafo 6.	Il PdA deve arrestare tempestivamente il treno assicurando il presenziamento della porta interessata fino all'arresto dello stesso astenendosi da ogni tentativo di regolarizzazione. A treno fermo il PdA deve operare secondo la procedura indicata al punto 4.3.1

### **4.4 Anormalità alla telechiusura**

In caso di anormalità alla tele-chiusura delle porte il personale dei treni deve applicare quanto di seguito riportato:

<b>Mancata chiusura delle porte di tutto il convoglio o di una parte di esso</b>	<b>Mancata chiusura delle porte di un solo rotabile</b>	<b>Mancata chiusura di una porta (3)</b>
<p>Il CT deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ripetere l’operazione di chiusura utilizzando il commutatore di un veicolo adiacente;</li> <li>• verificare il corretto collegamento degli accoppiatori a 13/18 poli lungo tutto il convoglio;</li> <li>• passare, se possibile, alla modalità di chiusura da parte del PdC dopo opportuni accordi con quest’ultimo.</li> </ul>	<p>Il CT deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ripetere l’operazione di chiusura utilizzando uno dei commutatori del veicolo le cui porte non si sono chiuse <sup>(1)</sup>;</li> <li>• se non è possibile eliminare l’anormalità, provvedere a bloccare chiuse tutte le porte e a mettere fuori servizio la carrozza <sup>(2)</sup>.</li> </ul>	<p>Il CT deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mettere fuori servizio la porta <sup>(2)</sup>.</li> </ul>

- (1) Su talune carrozze, lo sblocco, l’apertura delle porte o l’imperfetta chiusura è segnalata dall’accensione di un’apposita lampada spia posta sull’architrave della porta.
- (2) Il numero massimo di porte che può essere messo fuori servizio in una vettura è riportato al paragrafo 6 della presente DEIF.
- (3) Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non è correttamente chiusa, il PdA deve tempestivamente arrestare la corsa del treno, presenziando la porta fino all’arresto evitando ogni tentativo di regolarizzazione in corsa.

## 5 UTILIZZO DEI DISPOSITIVI PER L’APERTURA DI EMERGENZA DELLE PORTE DI SALITA/DISCESA

L’azionamento del dispositivo per l’apertura di emergenza della porta, al quale il PdA deve ricorrere solo in caso di necessità a treno fermo, consente l’apertura manuale della porta.

Nel caso in cui il PdA rilevi la mancanza della piombatura del dispositivo di apertura di emergenza o che lo stato del piombo consenta l’azionamento della maniglia senza che avvenga la rottura dello stesso, al fine di garantire gli opportuni interventi di ripristino, dovrà provvedere a:

- mettere fuori servizio la porta con le modalità di cui al paragrafo 6;
- compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo <sup>4</sup> che per i treni di materiale ordinario dovrà essere consegnata nei modi d'uso o allegata all'M40 di scambio moduli;
- comunicare l'anormalità al Presidio territoriale competente con comunicazione registrata.

## 6 MESSA FUORI SERVIZIO DELLE PORTE DI SALITA/DISCESA

### 6.1 Modalità per la messa fuori servizio delle porte di salita/discesa

In caso di anormalità di funzionamento della/e porta/e di salita/discesa il PdA dovrà:

- se l'anormalità si manifesta in località di servizio sede di verifica e per i treni composti da materiale ordinario:

- richiedere, con comunicazione registrata tramite il Presidio territoriale competente, l'intervento del personale di verifica, il quale provvederà al ripristino. Qualora il ripristino non fosse possibile il personale di verifica provvederà alla messa fuori servizio della/e porta/e di salita/discesa in avaria assicurandola/e in posizione di chiusura, immobilizzandola/e con gli specifici dispositivi (staffe) e verificando che non presenti/no pericolo per i viaggiatori.

- se l'anormalità si manifesta:

- in località di servizio non sede di verifica;
- in corso di viaggio;
- mezzi Leggeri o ETR;

avvalendosi eventualmente della collaborazione del PdC mettere la porta fuori servizio assicurandola in posizione di chiusura, immobilizzandola con gli specifici dispositivi (staffe) e verificando che non presenti pericolo per i viaggiatori, secondo le specifiche modalità previste dai manuali e dalle procedure d'uso del veicolo.

---

<sup>4</sup> Sui complessi ETR nei quali il bollettino segnalazione avarie del libro di bordo delle carrozze è stato abolito (segnalazioni trasmesse mediante palmare), ai fini della segnalazione sul libro di bordo e della comunicazione al presidio competente, valgono le specifiche disposizioni diramate a livello Divisionale.

## **6.2 Condizioni per il mantenimento in servizio di una carrozza a seguito di messa fuori servizio delle porte di salita/discesa <sup>5</sup>**

Dopo che una porta è stata assicurata in posizione di chiusura, per poter mantenere in servizio commerciale la relativa carrozza, è necessario che su quest'ultima sia garantito il funzionamento di almeno una porta per lato <sup>6</sup>.

Se trattasi di porta di estremità adiacente a intercomunicante di collegamento con carrozza adiacente in servizio viaggiatori, tale intercomunicante non deve essere chiuso a chiave.

Una carrozza può essere mantenuta eccezionalmente in circolazione anche con due porte assicurate in posizione di chiusura dallo stesso lato a condizione che:

- la carrozza non sia di estremità;
- l'accesso sia normalmente assicurato attraverso le porte adiacenti dei veicoli precedente e seguente e le porte intercomunicanti non siano chiuse a chiave;
- un agente PdA effettui servizio in tale carrozza e nei veicoli ad essa adiacenti.

Nel caso di messa fuori servizio di una porta di carrozza dotata per costruzione di una sola porta di accesso per lato, è ammesso mantenere la carrozza in servizio commerciale fino a termine corsa esclusivamente in presenza delle seguenti condizioni:

- veicoli con porte intercomunicanti non dotate di dispositivo automatico di chiusura in caso di incendio;
- la salita e la discesa siano assicurate, dallo stesso lato, attraverso le porte più vicine di almeno un veicolo attiguo;
- le porte intercomunicanti interessate non siano chiuse a chiave;
- un agente PdA effettui servizio in tale carrozza e nei veicoli ad essa adiacenti.

Nei veicoli con cabina di guida (BAC) dei treni ETR 4XY ed 1 e 7 degli ETR 6XX, agli effetti dell'evacuazione, le porte di servizio di cui sono dotati sono da considerarsi uscite di emergenza. In ragione di ciò, relativamente alla messa fuori servizio delle porte, i veicoli suddetti, ai soli fini dell'evacuazione in emergenza, possono essere considerati come dotati di due porte per lato a condizione che:

- dette porte di servizio non risultino chiuse a chiave;
- nel caso di veicolo di coda si provveda a farlo presenziare da un agente di accompagnamento.

<sup>5</sup> L'applicazione del paragrafo 6.2 ai treni di mezzi leggeri privi di porte negli intercomunicanti è disciplinata dall'allegato C della presente DEIF.

<sup>6</sup> Nelle carrozze particolari (esempio carrozze ristorante) non dotate di porte di salita viaggiatori l'evacuazione in caso di emergenza può comunque essere assicurata da altre vie di fuga come le porte delle carrozze adiacenti attraverso gli intercomunicanti (che non devono essere chiusi a chiave), porte di servizio, vetri rimovibili, ecc.

Nei treni in servizio internazionale con avaria alle porte di accesso, una carrozza può essere mantenuta eccezionalmente in circolazione durante il percorso di andata e ritorno, a condizione che l'accesso sia normalmente assicurato attraverso le porte più vicine del veicolo precedente o seguente e le porte intercomunicanti non siano chiuse a chiave.

A seguito della messa fuori servizio di una porta di salita/discesa il PdA dovrà:

- curare la redistribuzione, per quanto possibile, di eventuali viaggiatori in piedi in modo che prendano posto nelle carrozze non interessate alla messa fuori servizio delle porte di salita/discesa;
- informare, a mezzo della sonorizzazione, tempestivamente i viaggiatori della presenza di porte inutilizzabili invitandoli a servirsi delle porte attigue:

**Il PdA dovrà praticare il seguente annuncio:**

“Attenzione! Alcune porte esterne del treno, indicate con una targhetta gialla, sono fuori servizio. Invitiamo i viaggiatori a prepararsi per tempo alla discesa utilizzando le porte attigue a quelle fuori servizio”

- evidenziare le porte inutilizzabili con l'apposizione dell'apposita etichetta multilingue di colore giallo “Modello S”;
- prestare particolare attenzione nel corso delle operazioni di controllo dell'incarozzamento relativamente a passeggeri che in considerazione delle porte fuori servizio potrebbero essere stati ritardati nella discesa, avendo cura di effettuare le operazioni relative stando, ove possibile, in prossimità del(i) veicolo(i) che presenta/no porta/e fuori servizio.

### ***6.3 Condizioni per la messa fuori servizio di una carrozza a seguito messa fuori servizio delle porte di salita/discesa <sup>7</sup>***

A seguito di messa fuori servizio delle porte di salita/discesa, nei casi diversi da quelli disciplinati al punto 6.2 la carrozza deve essere messa fuori servizio.

Verificandosi la necessità di mettere fuori servizio una carrozza, il PdA deve far spostare i viaggiatori ivi presenti nelle altre carrozze che permangono in servizio.

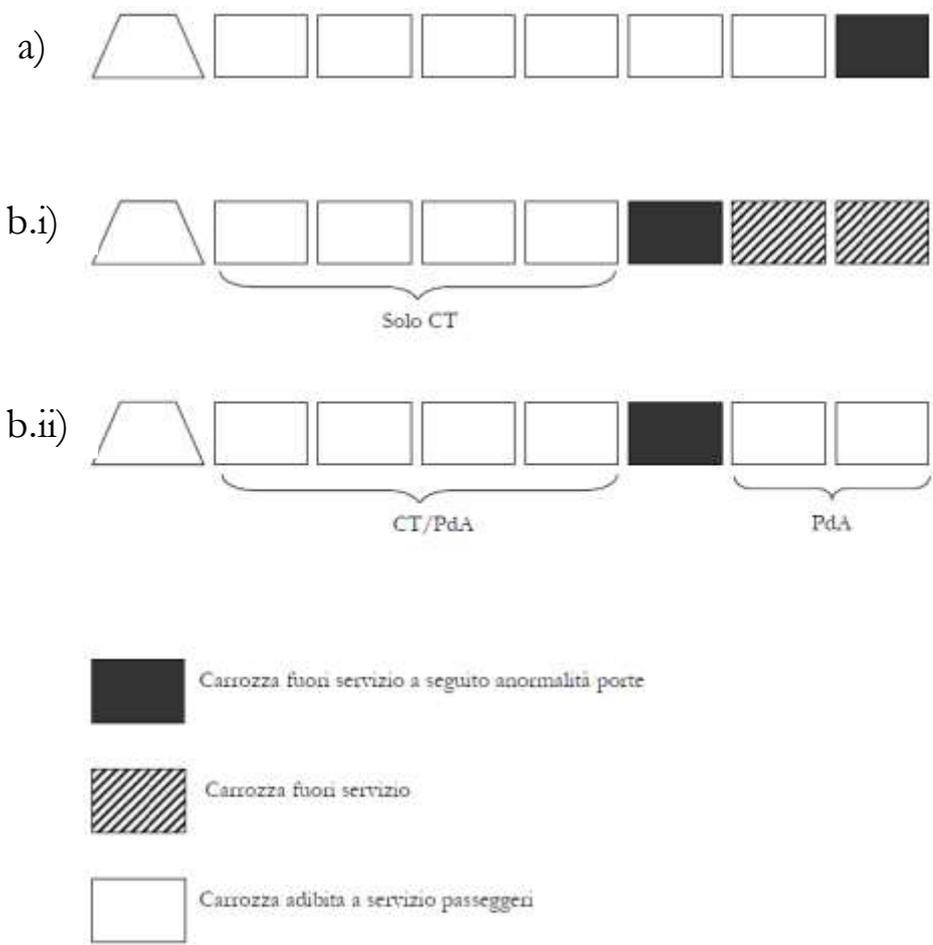
Le porte degli intercomunicanti della carrozza messa fuori servizio e degli intercomunicanti attigui della/e carrozza/e adiacenti devono essere chiuse a chiave.

Se la carrozza messa fuori servizio:

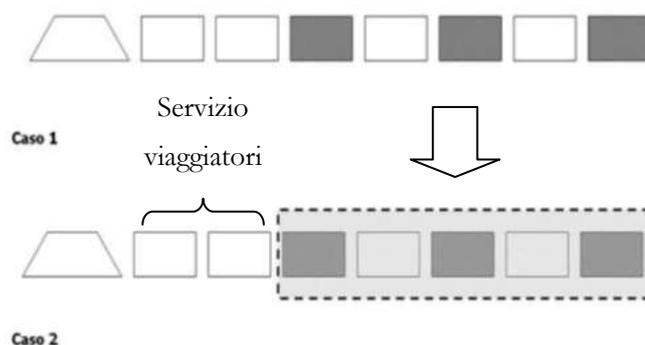
---

<sup>7</sup> Il paragrafo 6.3 non si applica ai treni di mezzi leggeri privi di porte negli intercomunicanti.

- a) è posizionata a una estremità (prima o ultima senso marcia treno) il servizio viaggiatori prosegue nelle carrozze rimaste in servizio;
- b) non è posizionata a una estremità, si distinguono due casi:
  - i) le carrozze sono affidate al solo CT: il servizio viaggiatori prosegue solo nella parte in cui è rimasto il maggior numero di carrozze/posti utilizzabili;
  - ii) le carrozze sono affidate al CT e ad almeno un altro agente PdA: il servizio viaggiatori prosegue in entrambe le parti costituite da carrozze utilizzabili, con l'accortezza che ciascuna di esse sia presenziata da CT/PdA.



Le porte esterne di tutte le carrozze fuori servizio devono essere chiuse a chiave. Un treno non può effettuare servizio viaggiatori con due o più carrozze non contigue fuori servizio, per cui in tal caso per proseguire il servizio viaggiatori occorre prima mettere fuori servizio anche le carrozze tra esse comprese nonché le eventuali rimanenti verso una estremità in modo da realizzare una configurazione analoga al precedente punto b.i), ottenendo un'unica parte continua adibita al servizio viaggiatori, come da seguente schema:



o una configurazione analoga al precedente punto b.ii) (presenza di PdA in ognuna delle due parti).

#### **6.4 Utilizzazione del materiale dopo il termine della corsa del treno**

A seguito di applicazione di uno o più dei casi di cui ai precedenti punti del presente paragrafo 6 (con l'eccezione di cui al capoverso successivo), il materiale può essere utilizzato per servizio viaggiatori, fino al primo rientro di turno nell'Impianto di manutenzione (ved. Allegato B) per la riparazione.

Qualora siano state messe fuori servizio due porte dello stesso lato della carrozza (oppure una sola, nelle carrozze dotate di una sola porta per lato), il materiale può essere utilizzato per servizio viaggiatori mantenendo in servizio detta carrozza, con le condizioni previste al punto 6.2, fino al termine della corsa del treno su cui si è verificata l'anormalità, dopo di che detta carrozza deve essere posta fuori servizio con le modalità di cui al punto 6.3; verificandosi condizioni critiche quali riservazione di posti che non consentono la redistribuzione dei viaggiatori nelle altre carrozze, sovraffollamento ecc., il materiale può essere utilizzato per servizio viaggiatori mantenendo in servizio detta carrozza al fine di effettuare, con le condizioni previste al punto 6.2, il servizio di ribattuta, completato il quale detta carrozza deve essere posta fuori servizio con le modalità di cui al punto 6.3.

#### **6.5 Registrazioni e avvisi**

In tutti i casi di cui ai precedenti punti del presente paragrafo CT deve:

- compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo <sup>8</sup> che per i treni di materiale ordinario dovrà essere consegnata nei modi d'uso o allegata all'M40 di scambio moduli;
- comunicare l'anormalità occorsa con comunicazione registrata al Presidio territoriale competente, per permettere la programmazione degli opportuni interventi manutentivi.

## **7 MANCATA APERTURA PORTE SALITA/DISCESA A SEGUITO COMANDO DI SBLOCCO/APERTURA**

Nel caso in cui, a seguito del comando di sblocco/apertura porte per il lato dove si svolge il servizio viaggiatori, le porte dei veicoli in composizione non si aprano, il CT dovrà mettersi in comunicazione con il PdC, chiedendo conferma a questi dell'effettivo comando di apertura ed in caso positivo informandolo che le porte verranno aperte dal personale di accompagnamento a mezzo utilizzo del dispositivo per l'apertura di emergenza o del commutatore locale, se presente, delle stesse.

Il CT provvederà quindi a diramare l'annuncio ai viaggiatori indicando quali porte potranno essere utilizzate per la discesa a seguito dell'apertura locale da parte del PdA.

**Il PdA dovrà praticare il seguente annuncio:**

"Attenzione! Vi informiamo che per un inconveniente tecnico, il sistema automatico di apertura porte è fuori servizio. Invitiamo i viaggiatori a scendere solo dalle porte situate nelle vetture numero (numero vetture)".

Effettuato il servizio viaggiatori il PdC provvederà a fare ove possibile un tentativo di ripristino dei sistemi di comando e controllo porte e in caso di esito negativo comunicherà con comunicazione registrata l'anormalità al Presidio territoriale competente che in considerazione della composizione del convoglio e della restante parte del servizio da svolgere provvederà a prendere le opportune decisioni sul proseguimento del treno o per la sua eventuale soppressione.

Prima della eventuale ripresa della corsa, il PdA si dovrà assicurare del ripristino dei dispositivi di emergenza azionati e comunque provvedere ad effettuare una

---

<sup>8</sup> Sui complessi ETR nei quali il bollettino segnalazione avarie del libro di bordo delle carrozze è stato abolito (segnalazioni trasmesse mediante palmare), ai fini della segnalazione sul libro di bordo e della comunicazione al presidio competente, valgono le specifiche disposizioni diramate a livello Divisionale.

verifica su tutto il convoglio per accertarsi dell'eventuale utilizzo indebito di altri dispositivi di emergenza.

## 8 PORTE DI SALITA/DISCESA NON CORRETTAMENTE CHIUSE RILEVATE IN CORSO DI VIAGGIO

Il rilevamento, durante il percorso del treno, di una porta non correttamente chiusa (intendendosi per tale una porta anche solo parzialmente aperta o, se chiusa, non correttamente assicurata in chiusura) o con sigillo mancante sulla maniglia di emergenza, nonché la mancanza del blocco porte prolungata<sup>9</sup> e permanente comporta l'arresto del treno e l'adozione di due distinte procedure :

- quella riportata al punto 8.1;
- quella riportata al punto 8.2.

### 8.1 Gestione della caduta di un viaggiatore dal convoglio

Ogni qual volta si verifichi una delle seguenti condizioni:

- a) porta trovata aperta in misura tale da consentire il passaggio di una persona o comunque sbloccata in modo tale che potrebbe averlo consentito;
- b) porta trovata con sigillo mancante sulla maniglia di emergenza;
- c) mancanza del blocco porte a velocità zero associato a mancanza del sigillo;

il PdA deve presumere la caduta di un viaggiatore e in tal caso, in aggiunta agli altri provvedimenti previsti dalla vigente normativa, il PdA deve:

- utilizzare, ove disponibile, la chiamata di emergenza via GSMR (REC);
- informare con comunicazione registrata il regolatore della circolazione (DM/DCO)<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Dall'inizio dell'evento al termine della constatazione.

<sup>10</sup> Treno ..... del ..... si dà avviso al DM/DCO ..... che nella tratta compresa fra le località/stazioni di ..... e ..... è stata rilevata una porta aperta lato – *specificare se massciata o interbinario*; non si esclude sia avvenuta la caduta di un viaggiatore dal convoglio.

Il PdA deve escludere la caduta di viaggiatori se non sussistono le condizioni di cui ai punti a), b) e c), come ad esempio in caso di porta trovata con sigillo integro anche se leggermente scostata (massimo 2 cm) e comunque impedita nello scorrimento, posta in posizione tale da escludere inequivocabilmente la caduta di viaggiatori.

In ogni caso occorre applicare il punto 8.2.

## **8.2 Gestione in sicurezza del convoglio**

Non è ammesso far viaggiare il treno con una porta non correttamente chiusa poiché gli effetti aerodinamici indotti dalla marcia del treno, esaltati dall'eventuale incrocio con altri convogli, soprattutto in galleria, possono provocare il distacco dell'anta e l'insorgere di ulteriori e più gravi rischi.

Per tali ragioni, il PdA deve intervenire tempestivamente per arrestare il treno assicurando, per quanto concesso dalle condizioni operative, il presenziamento della porta interessata fino all'arresto del treno astenendosi da ogni tentativo di regolarizzarla con treno in movimento. A treno fermo, attenendosi a quanto previsto dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile, il PdA deve provvedere alla regolarizzazione della porta stessa operando, ove possibile, dall'interno del convoglio. Ove invece la regolarizzazione richiedesse operazioni da effettuarsi dall'esterno, in particolare nel caso l'intervento debba essere effettuato lato interbinario, dovranno inoltre essere adottate le previste cautele antinfortunistiche.

Qualora, anche con l'ausilio del PdC, non fosse possibile chiudere e bloccare la porta, le limitazioni per la ripresa ed il proseguimento della marcia fino alla prima località di servizio ove sia possibile intervenire per la regolarizzazione della chiusura della medesima o con lo scarto del veicolo, potrà avvenire solo a seguito di una valutazione del PdC determinata in base allo stato, al condizionamento e al posizionamento rispetto all'interbinario della stessa. L'eventuale proseguimento potrà avvenire non superando comunque la velocità di 30 km/h.

Il PdC con comunicazione registrata deve:

- notificare al regolatore della circolazione (DM/DCO/DPC) le condizioni per la ripresa della corsa e ricevere da questi l'autorizzazione a proseguire;

- in caso di presunta caduta viaggiatori richiedere al regolatore della circolazione (DM/DCO/DPC) di limitare a 30 km/h anche la velocità dei treni eventualmente circolanti sul binario attiguo.

Durante la marcia per il raggiungimento della citata località di servizio il PdA assicurerà il presenziamento della porta. Dell'anormalità il CT informerà con comunicazione registrata il Presidio Territoriale competente.

## 9 DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
CT	Capotreno
DM/DCO/DPC	Dirigente Movimento/Dirigente Centrale Operativo/Dirigente Posto Comando
GI	Gestore Infrastruttura
IF	Impresa Ferroviaria
IMC	Impianto Manutenzione Corrente
ISPAT	Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni
PGOS	Prefazione Generale all'Orario di Servizio
PdC	Personale di Condotta
PdA	Personale di Accompagnamento Treni

## 10 DISTRIBUZIONE

La presente DEIF è distribuita da DT - Sicurezza di Esercizio:

1. in formato elettronico al personale in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) il quale fornisce conferma di ricevimento mediante l'apposita funzione dell'applicativo “La mia borsa”;
2. per via telematica a tutte le Strutture Riceventi Manutenzione Veicoli (SRMV)/Strutture Riceventi Manutenzione Veicoli Analisi (SRMVA). Le SRMA assicurano la distribuzione alle SRMO e, attraverso una logica a cascata, alle OMC/IMC con le modalità disciplinate dal Sottoprocesso B01 della COCS 37/DT r. v.;

3. mediante il sistema informatico REDINI, a tutte le Strutture Riceventi (SR) e Strutture Riceventi di Presidio (SRP) di Trenitalia, di cui alla COCS 37/DT r.v. (strutture dirigenziali centrali e territoriali), che provvedono a richiedere la stampa della DEIF, in formato A5, in un numero di copie pari al proprio fabbisogno determinato dal numero di agenti, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della DEIF (vedere paragrafo TABELLA) <sup>11</sup> . La distribuzione della DEIF deve avvenire con modalità descritte nel Sottoprocesso A03 della suddetta COCS 37/DT r. v.;

In particolare, le competenti SR/SRP e SRS assicurano la distribuzione:

- alle Sale Operative (SOR/SOD/Presidi) delle Divisioni Passeggeri Regionale e Passeggeri Long Haul;
- a Gestione Operativa e Riprogrammazione ed a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo;
- agli Impianti Formazione Treno (IFT), agli Impianti Equipaggi di ciascuna Divisione.

F.to Marco Caposciutti

---

<sup>11</sup> Gli agenti in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) sono esclusi dalla determinazione del fabbisogno.

## ALLEGATO A - ELENCO DEI VEICOLI (MOTORE E RIMORCHIATO) DISTINTI PER TIPOLOGIA DI SISTEMA DI COMANDO E CONTROLLO PORTE

### *a) Veicoli con dispositivi di comando e controllo porte intrinseco che non richiede l'attivazione a cura del PdC*

#### Mezzi Leggeri e materiale ETR:

- ETR 4XY, ETR 500, ETR 600/610,
- ALe/ALn 501/502, ALe 506, ALe 601, Ale 801, ALe 841, ALe 682, ALe 642, ALe 724, ALn 668, ALn 663, ETR 170, ETR 340/343/360, ETR 324/425, ETR 524.

#### Locomotive:

- E464, E656 (78 poli), E632, D445

#### Carrozze:

- MDVC, MDVE, Piano Ribassato, Doppio Piano, Vivalto, UIC-X IR, Semipilota MD, Semipilota UIC-X

### *b) Veicoli con sistema di comando e controllo porte da attivare a cura del PdC*

#### Locomotive:

- E656 (escluso quelle con accoppiatore 78 poli), E444, E402A, E402B, E403, E414.

#### Carrozze:

- Z1 e GC d'origine, Z1 e GC del progetto IC 270, Eurofima IC 270, Speciale IC 270, Comfort Notte Nazionali, Comfort Notte Internazionali UIC-X 200 km/h, Giubileo a 200 km/h, Giubileo 160 km/h;
- T6, Giubileo a 160 km/h, MU/T3S/T2S (Letto), WB/WR (Ristobar);
- Eurostar City appartenenti alle tipologie Z1, GC ed EUROFIMA, carrozze pilota UIC-Z1

## **ALLEGATO B - ELENCO IMPIANTI DI ASSEGNAZIONE PER LA MANUTENZIONE DEI VEICOLI**

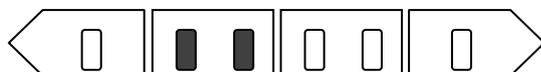
L'elenco degli Impianti di assegnazione per la Manutenzione dei veicoli è riportato all'interno della DEIF 43 r. v.

## ALLEGATO C - APPLICAZIONE DEL PUNTO 6.2 DELLA PRESENTE DEIF AI TRENI DI MEZZI LEGGERI PRIVI DI PORTE NEGLI INTERCOMUNICANTI

Durante il servizio, nei treni di mezzi leggeri privi di porte negli intercomunicanti (tipo Minuetto, Jazz, Flirt, Pesa ecc.) il numero massimo di porte di salita/discesa che possono essere messe fuori servizio è due per ciascun lato di ogni complesso, anche consecutive, a condizione che sullo stesso lato permangano almeno due porte efficienti in servizio.

Nel caso di due porte consecutive messe fuori servizio all'estremità di un lato (ved. caso \*\*\* seguente), il Personale di Accompagnamento deve prendere posto in prossimità delle stesse al fine di agevolare l'eventuale evacuazione dei viaggiatori in caso di necessità, ricorrendo, all'occorrenza, all'apertura di una o entrambe le porte d'estremità precedentemente messe fuori servizio.

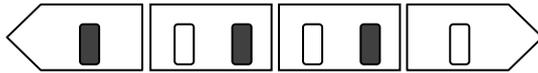
### Esempi di soluzioni ammesse:



\*\*\*



Esempi di **soluzioni non ammesse**:



A seguito della messa fuori servizio di una o più porte di salita/discesa con le modalità ammesse, il PdA dovrà:

- curare la redistribuzione, per quanto possibile, di eventuali viaggiatori in piedi in modo che prendano posto in elementi non interessati alla messa fuori servizio delle porte di salita/discesa;
- informare, a mezzo della sonorizzazione, tempestivamente i viaggiatori della presenza di porte inutilizzabili invitandoli a servirsi delle porte attigue

Il PdA dovrà praticare il seguente annuncio: "Attenzione! Alcune porte esterne del treno, indicate con una targhetta gialla, sono fuori servizio. Invitiamo i viaggiatori a prepararsi per tempo alla discesa utilizzando le porte attigue a quelle fuori servizio."

- evidenziare le porte inutilizzabili con l'apposizione dell'apposita etichetta multilingue di colore giallo "Modello S";
- prestare particolare attenzione nel corso delle operazioni di controllo dell'incarozzamento relativamente a passeggeri che in considerazione delle porte fuori servizio potrebbero essere stati ritardati nella discesa, avendo cura di effettuare le operazioni relative stando, ove possibile, in prossimità degli elementi che presentano porte fuori servizio.

**TABELLA**

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze del sistema abilitativo previgente, destinatario della DEIF:

<b>Condotta</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>	<b>2° Ag.</b>
	43.2	43.2	43.2	43.2	43.2	43.2	43.2
<b>Accompagnamento e formazione treno</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>			
	43.2	43.2	43.2	43.2			
<b>Verifica</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>				
	43.2	43.2	43.2				
<b>Manutenzione</b>	<b>SRMVA di cui alla COCS 37 r. v.</b>						
	43.2						

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze cui al D.Lgs 247/2010 e Decreto ANSF 4/2010, destinatario della DEIF:

<b>Condotta D. Lgs 247/2010</b>	<b>A1</b>	<b>A4</b>	<b>A5</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>
	43.2	43.2	43.2	43.2	43.2
<b>Accompagnamento e formazione treno</b>	<b>FT-A</b>	<b>FT-B</b>	<b>AT</b>	<b>AT1</b>	
	43.2	43.2	43.2	43.2	
<b>Verifica</b>	<b>VE</b>	<b>VE-V</b>	<b>VE-M</b>		
	43.2	43.2	43.2		
<b>Manutenzione</b>	<b>SRMVA di cui alla COCS 37 r. v.</b>				
	43.2				