

- SOMMARIO ARGOMENTI TRATTATI: **1) CONDIZIONI MATERIALI IN USCITA DA IMC (NORMA DEIF, SEDI IMC DPLH E DPR)**
2) PARTENZA TRENI DA STAZIONI ORIGINE SEDI IMC, NON SEDI IMC, RIBATTUTE TRENI DPR, CONFINE. SPECCHIETTI RIASSUNTIVI.
3) ANORMALITA' ALLE PORTE IN CORSO DI VIAGGIO (GUASTO SEGNALAZIONE IN CABINA, GUASTO LATERALIZZAZIONE)
4) PORTE FUORI SERVIZIO E VETTURE FUORI SERVIZIO PER GUASTO PORTE (REGOLA DEIF, PROCEDURE PER PORTE FUORI SERVIZIO E VETTURE FUORI SERVIZIO, VINCOLI VETTURE LASCIATE ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO E RELATIVA SQUADRA DI SCORTA.
5) PRESUNTA CADUTA VIAGGIATORE, GESTIONE PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA A TRENO IN STAZIONE E TRENO IN MOVIMENTO, MANCATA APERTURA/SBLOCCO DOPO COMANDO DI APERTURA/SBLOCCO DA PARTE DEL PDC.

CONDIZIONI MATERIALI IN USCITA DA IMC E SEDI IMC TRENITALIA DEIF 4.11 punto 3

NORMA PRINCIPALE
DEIF 4.11
 (Derivante dal Decreto
 ANSF 4/2012)

“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 NÉ CON LA LATERALIZZAZIONE GUASTA.” * fanno eccezione porte pellicolate per vetro cretato

QUALI SONO GLI
IMC TRENITALIA

*Impianti di Manutenzione
 Trenitalia elencati
 nella DEIF 43.31*

IMC DPLH IC Mestre Lecce Bari Milano Reggio C. Roma Torino Palermo (in service DPR) Messina (in service DPR)

IMC DPLH AV Milano Napoli Roma Mestre

IMC DPR *Abruzzo Sulmona. Calabria CZ Lido Reggio C. Campania Benevento Napoli CF Napoli C. Friuli Trieste. Lazio Roma S.to. Liguria Genova Savona. Marche Ancona. Piemonte Alessandria Novara Torino S.to. Puglia Foggia Taranto. Sardegna Cagliari Sassari Sicilia Catania Messina Palermo. Toscana Pisa Firenze Siena. Trentino AA Bolzano Trento. Veneto Treviso Mestre Verona PN.*

NOTA DI REDAZIONE SU
STAZIONI DI ORIGINE
SEDI DI IMPIANTI DI
MANUTENZIONE

UNA STAZIONE SEDE DI IMC SI DEFINISCE COME UNA QUALSIASI STAZIONE DEL NODO RELATIVO ALLO STESSO IMC (NODO DI ROMA, MILANO ETC). QUESTO SI EVINCE DALLA STESSA DEIF 4.11 CHE, NEI CASI DI GUASTO ALLA SEGNALAZIONE BP IN CABINA (CASO 1 PUNTO 4.2), DICE CHE “IL TRENO POTRÀ PROSEGUIRE LA CORSA FINO ALLA PRIMA STAZIONE SEDE DI IMPIANTO DI MANUTENZIONE O PRESIDIO DI VERIFICA, INCLUSA NEL NODO, PER EFFETTUARE UN INTERVENTO RISOLUTIVO”.

TRENI DPLH E DPR ORIGINE STAZIONI SEDI IMC, NON SEDI IMC E DA CONFINE

TABELLA RIASSUNTIVA TRENI DPLH ORIGINE CORSA	UNA O PIU' PORTE GUASTE	MANCANZA SEGNALAZIONE BLOCCO PORTE IN CABINA OPPURE GUASTO ENTRAMBE SEGNALAZIONI LUMINOSE IPA IN CABINA (a prescindere dal funzionamento della segnalazione acustica)	GUASTO LATERALIZZAZIONE
ORIGINE STAZIONE SEDE IMC MATERIALE ESCE DA IMC	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE
ORIGINE STAZIONE SEDE IMC MATERIALE NON ESCE DA IMC	TRENO PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE
ORIGINE STAZIONE NON SEDE IMC	TRENO PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE
TRENI DPLH INTERNAZIONALI			
PARTENZA DA STAZIONE DI CONFINE	TRENO PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE
PARTENZA DA DOMODOSSOLA SOLO PER TRENO EN 201	TRENO PUO' PARTIRE	TRENO PUO' PARTIRE MA SOLO FINO MILANO <i>DEIF 4.11 Allegato C</i>	TRENO PUO' PARTIRE MA SOLO FINO MILANO <i>DEIF 4.11 Allegato C</i>
PARTENZA DA TARVISIO B. SOLO PER TRENO EN 295/297 (35295/35297)	TRENO PUO' PARTIRE	VETTURE OBB/DB MANCANZA SEGNALAZIONE BP DA CONSIDERARE COME GUASTO LAT (Vedi pagina 2 Vademecum su come rilevare una porta non bloccata)	TRENO PUO' PARTIRE MA SOLO FINO PADOVA <i>DEIF 4.11 Allegato C</i>

TABELLA RIASSUNTIVA TRENI DPR ORIGINE CORSA	UNA O PIU' PORTE GUASTE	MANCANZA SEGNALAZIONE BLOCCO PORTE IN CABINA OPPURE GUASTO ENTRAMBE SEGNALAZIONI LUMINOSE IPA IN CABINA (a prescindere dal funzionamento della segnalazione acustica)	GUASTO LATERALIZZAZIONE
ORIGINE STAZIONE SEDE IMC MATERIALE ESCE DA IMC	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE
ORIGINE STAZIONE SEDE IMC MATERIALE NON ESCE DA IMC	TRENO PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE	TRENO NON PUO' PARTIRE
ORIGINE STAZIONE NON SEDE IMC	TRENO PUO' PARTIRE	TRENO PUO' PARTIRE PER UNA RIBATTUTA SE IL MATERIALE E' GIUNTO DALLA CORSA PRECEDENTE NON PIU' DI 20' MINUTI PRIMA (ORARI PROGRAMMATI) <i>DEIF 4.11 punto 4.1 treni DPR</i>	TRENO NON PUO' PARTIRE

RILEVAMENTO E GESTIONE ANORMALITA' PORTE IN CORSO DI VIAGGIO

LA DEIF 4.11 DEFINISCE DUE TIPI DI GUASTO

MANCANZA SEGNALAZIONE IN CABINA CON LATERALIZZAZIONE FUNZIONANTE

SE A SEGUITO DI UN COMANDO DI CHIUSURA IMPARTITO DA UNA CARROZZA, O DAL BANCO DI GUIDA ABILITATO, SI OTTIENE LA CHIUSURA ED IL BLOCCO DELLE PORTE DEL CONVOGLIO MA LA SEGNALAZIONE DI PORTE CHIUSE E BLOCCATE IN CABINA DI GUIDA NON SI ATTIVA OPPURE

GUASTO INDICATORE PORTE APERTE SUL BANCO DI GUIDA (IPA) CON ENTRAMBE LE LAMPADINE GUASTE (punto 4, 3* capoverso DEIF 4.11)

- SE A TRENO IN MOVIMENTO, APPENA IL PDC SI ACCORGE DELLA MANCANZA DELLA SEGNALAZIONE BLOCCO PORTE IN CABINA DEVE ARRESTARE IL TRENO (LO STESSO VALE PER LE MANOVRE) ED AVVISARE IL CAPOTRENO
 - A TRENO FERMO SE LA SEGNALAZIONE IN CABINA NON TORNA DOPO I CONSUETI CONTROLLI (SPIE ROSSE ARCHITRAVE, CAVI E CENTRALINE) IL PDC CONSEGNA AL CAPOTRENO M40 PER MANCANZA DI SEGNALAZIONE BLOCCO PORTE IN CABINA DI GUIDA (CASO 1)
 - IL CAPOTRENO COMUNICHERÀ IL GUASTO CON APPOSITO MODULO ALLA SALA OPERATIVA
 - LA SALA OPERATIVA CONTESTUALMENTE (SULLA STESSA COMUNICAZIONE DI CUI AL PRECEDENTE ALINEA) COMUNICHERÀ ALLO STESSO CAPOTRENO LA LOCALITÀ FINO DOVE PROSEGUIRE (FINO ALLA PRIMA STAZIONE SEDE DI IMC O PRESIDIO DI VERIFICA, INCLUSA NEL NODO E ANCHE SE NON E' PREVISTA FERMATA), AL FINE DI EFFETTUARE UN INTERVENTO RISOLUTIVO, OVVERO IN CUI SIA POSSIBILE SOSTITUIRE IL MATERIALE GUASTO CON ROTABILE EQUIVALENTE).
- COMMENTO: la DEIF definisce che il treno può proseguire fino alla prima stazione sede di IMC o Presidio Verifica (vedi elenco IMC pagina precedente). La DEIF alla nota 7 pagina 10, dice che *"..in caso di nodo, la S.O. Individuerà la stazione più idonea all'adozione delle misure di mitigazione anche fra quelle dove non è prevista fermata"*. Quindi si può proseguire fino alla prima località sede IMC o Presidio Verifica, comprese le stazioni del nodo corrispondente. Eventuali indicazioni di proseguire fino a termine corsa se nel percorso il treno incontra stazioni (anche nel relativo nodo) sedi di IMC o Verifica non sono corrette.
- IL CAPOTRENO FARÀ CONTROFIRMARE LA COMUNICAZIONE AL PDC, COMANDERÀ LA TELECHIUSURA VERIFICANDO LA CHIUSURA ED IL BLOCCAGGIO DI TUTTE LE PORTE DEL TRENO. AD OGNI FERMATA IL PDA, DOPO LA TELECHIUSURA E PRIMA CHE IL TRENO SI MUOVA, DEVE CONTROLLARE IL BLOCCAGGIO DI TUTTE LE PORTE DEL TRENO

COME SI VERIFICA IL REGOLARE BLOCCAGGIO DELLE PORTE

LA DEIF 4.11 ALL'ALLEGATO A DEFINISCE COME ACCERTARSI, IN BASE AI VARI TIPI DI VETTURE DPLH E DPR, DEL REGOLARE BLOCCAGGIO. LA PORTA SI CONSIDERA BLOCCATA:

TRENI DPLH IC: SPIA ROSSA SPENTA PER VETTURE Z1, 270, 901, UIC-X, GC.

TRENI DPLH AV: SPIA VERDE ACCESA PER ETR460/470/485/500. SPIA GIALLA ACCESA PER ETR600/610/700/1000.

TRENI DPR SPIA ROSSA SPENTA PER MD/UIC-X, SPIA GIALLA ACCESA PER VIVALTO/MINUETTO/SWING, SPIA ROSSA SPENTA PER ALN668/663, NO SPIA (PROVARE AD APRIRE LA PORTA) PER ALE642+682/582+562/724+884, SPIA VERDE ACCESA PER TAF, SPIA ROSSA ACCESA PER JAZZ, SPIA ROSSA SPENTA PER ROCK, SPIA SPENTA SUL PULSANTE APERTURA PER POP, SPIA VERDE ACCESA PER FLIRT.

COMMENTO: l'Allegato A non riporta vetture per treni internazionali OBB/DB, pertanto non potendo accertare per queste vetture il regolare bloccaggio non si può fare altro che considerare GUASTO LATERALIZZAZIONE.



DOPO LA TELECHIUSURA TUTTE LE PORTE DEL TRENO SONO BLOCCATE

SI

IL TRENO PROSEGUE FINO ALLA LOCALITÀ INDICATA DALLA S.O.

NO

SE DOPO LA TELECHIUSURA O DURANTE LA MARCIA DEL TRENO ANCHE SOLO UNA PORTA RISULTA SBLOCCATA SI PASSA AL CASO DEL GUASTO LATERALIZZAZIONE

GUASTO LATERALIZZAZIONE IN CORSO DI VIAGGIO

SE A SEGUITO DI UN COMANDO DI CHIUSURA IMPARTITO DA UNA CARROZZA O DAL BANCO DI GUIDA ABILITATO, NON SI OTTIENE LA CHIUSURA ED IL BLOCCO DELLE PORTE DEL CONVOGLIO OPPURE

SE NON È POSSIBILE OTTENERE L'ATTIVAZIONE DEL SISTEMA A SEGUITO DEL TENTATIVO DI RIPRISTINO PREVISTO O VI È UN ANOMALO SPEGNIMENTO DEL SISTEMA

- IL TRENO È FERMO IN UNA STAZIONE CON ALMENO UN BINARIO DI PRECEDENZA E MARCIAPIEDI IDONEI AL TRASBORDO
 - IL TRENO È FERMO IN LINEA O IN STAZIONE NON ATTREZZATA CON ALMENO UN BINARIO DI PRECEDENZA E MARCIAPIEDI IDONEI AL TRASBORDO
- IL PDC PUÒ RIPRENDERE LA MARCIA SOLO SE VIENE SOSTITUITO IL MATERIALE UTILIZZATO CON ROTABILE EQUIVALENTE, OVE POSSIBILE, O VIENE RIPARATO IL GUASTO A SEGUITO DELL'INTERVENTO DI UNA SQUADRA DI VERIFICA O MANUTENZIONE. IN CASO CONTRARIO DOVRÀ RICHIEDERE SOCCORSO
- IL PDC CONSEGNA AL CTR M.40 PER L'AFFIDAMENTO DEL CONTROLLO CHIUSURA PORTE E PUÒ PROSEGUIRE FINO ALLA PRIMA STAZIONE UTILE, ANCHE SENZA FERMATA D'ORARIO, CON ALMENO UN BINARIO DI PRECEDENZA E MARCIAPIEDI IDONEI AL TRASBORDO. LA S.O. LA COMUNICHERÀ PER ISCRITTO AL CTR E PDC.
- COMMENTO: alla nota 10 pagina 11 la DEIF 4.11 precisa che l'intervento sarà posticipato alla prima stazione utile, quindi eventuali indicazioni di proseguire superando stazioni munite di binario di precedenza e marciapiedi (ovviamente purché praticamente utilizzabili) non sono corrette.

QUALORA LE CONDIZIONI DI AFFOLLAMENTO DEL TRENO LO CONSENTANO (LIMITI PEIF 38 E DPC) IL CAPOTRENO PUÒ, AVVISATA LA S.O. E IL PDC, COMPLETARE IL SERVIZIO LASCIANDO IN SERVIZIO UNA VETTURA PER OGNI AGENTE PDA, PREZENZIANDO LE PORTE DI UN VESTIBOLO E CHIUDENDO LE ALTRE. IL PDC CON M40 DEMANDERÀ AL PDB CONTROLLO PORTE.

PORTE FUORI SERVIZIO E VETTURE FUORI SERVIZIO PER GUASTO PORTE

REGOLA GENERALE DEIF 4.11 PORTE FUORI SERVIZIO DOPO CHE UNA PORTA È STATA ASSICURATA IN POSIZIONE DI CHIUSURA, PER POTER MANTENERE IN SERVIZIO COMMERCIALE LA CARROZZA, È NECESSARIO CHE SU QUEST'ULTIMA SIA GARANTITO IL FUNZIONAMENTO DI ALMENO UNA PORTA PER LATO (DEIF 4.11 punto 6.2.).

MOTIVI PER PORRE FUORI SERVIZIO UNA PORTA DI SALITA

OLTRE AI MOTIVI DI FUNZIONALITA' (MANCATA APERTURA/CHIUSURA, SCORRIMENTO, BLOCCAGGIO ETC), UNA PORTA VA POSTA FUORI SERVIZIO ANCHE SE IL PDA RILEVA 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 (DEIF 4.11 p. 5).

COME PORRE FUORI SERVIZIO UNA VETTURA

DOVENDO PORRE FUORI SERVIZIO UNA CARROZZA PER GUASTO PORTE, IL PDA DEVE FAR SPOSTARE I VIAGGIATORI NELLE ALTRE CARROZZE, LE PORTE INTERCOMUNICANTI DELLA CARROZZA FUORI SERVIZIO E DELLA/E CARROZZA/E ADIACENTI DEVONO ESSERE CHIUSE A CHIAVE (DEIF 4.11 punto 6.3)

PROSEGUIMENTO DEL SERVIZIO DOPO AVER POSTO FUORI SERVIZIO UNA VETTURA PER GUASTO PORTE

TRENI EFFETTUATI CON PIU' DI UN AGENTE PDA

IL SERVIZIO VIAGGIATORI PROSEGUE IN ENTRAMBE LE PARTI COSTITUITE DA CARROZZE UTILIZZABILI, CON L'ACCORTEZZA CHE CIASCUNA DI ESSE SIA PRESENIATA DA CT/PDA

TRENI EFFETTUATI CON SOLO CAPOTRENO

IL SERVIZIO VIAGGIATORI PROSEGUE SOLO NELLA PARTE IN CUI È RIMASTO IL MAGGIOR NUMERO DI CARROZZE/POSTI UTILIZZABILI

PIU' DI UNA VETTURA FUORI SERVIZIO PER GUASTO PORTE

ATTENZIONE (DEIF 4.11 punto 6.3)

UN TRENO NON PUÒ EFFETTUARE SERVIZIO VIAGGIATORI CON DUE O PIÙ CARROZZE NON CONTIGUE FUORI SERVIZIO

DEROGA ALLA REGOLA GENERALE (DEIF 4.11 punto 6.2)

PER CASI ECCEZIONALI (ESEMPIO IMPOSSIBILITA' RIPROTEZIONE VIAGGIATORI PER LIMITI SOVRAFFOLLAMENTO PEIF 38 E DPC ndr) UNA CARROZZA PUÒ ESSERE MANTENUTA ECCEZIONALMENTE IN CIRCOLAZIONE ANCHE CON DUE PORTE ASSICURATE IN POSIZIONE DI CHIUSURA DALLO STESSO LATO

CONDIZIONI INDEROGABILI PER MANTENERE UNA CARROZZA IN SERVIZIO (CASI ECCEZIONALI)

CONDIZIONI INDEROGABILI VETTURE CON DUE PORTE PER LATO

-CHE LA CARROZZA NON SIA DI ESTREMITÀ

-CHE 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

CONDIZIONI INDEROGABILI VETTURE DOTATE DI UNA SOLA PORTA PER LATO (WL-WR)

-CHE I VEICOLI ABBIANO PORTE INTERCOMUNICANTI NON DOTATE DI DISPOSITIVO AUTOMATICO DI CHIUSURA IN CASO DI INCENDIO

-CHE LA SALITA/DISCESA SIANO ASSICURATE, DALLO STESSO LATO, ATTRAVERSO LE PORTE PIÙ VICINE DI ALMENO UN VEICOLO ATTIGUO

-CHE LE PORTE INTERCOMUNICANTI NON SIANO CHIUSE A CHIAVE

-CHE UN AGENTE PDA EFFETTUI SERVIZIO IN TALE CARROZZA E NEI VEICOLI AD ESSA ADIACENTI

CONDIZIONI INDEROGABILI VETTURE BAC ETR460/470/485 ETR600/610 (NO ETR700/1000)

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 PRESENIARE DA UN AGENTE DI ACCOMPAGNAMENTO

CONDIZIONI PER TRENI INTERNAZIONALI

-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

CONDIZIONI INDEROGABILI MEZZI LEGGERI PRIVI DI PORTE 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, IL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO DEVE PRENDERE POSTO IN PROSSIMITÀ DELLE STESSE AL FINE DI AGEVOLARE L'EVENTUALE EVACUAZIONE. DEIF 4.11 Allegato B

CON VETTURE LASCIATE ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO PER TRENI SCORTATI DA PIU' DI UN AGENTE PDA (TRANNE CHE PER I TRENI INTERNAZIONALI) UN AGENTE PDA DEVE PRESTARE SERVIZIO IN QUELLA VETTURA ED IN QUELLE ADIECENTI (PRECEDENTE E SUCCESSIVA). ESEMPI SQUADRA DI SCORTA CON VETTURE LASCIATE ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO

ESEMPI SQUADRA DI SCORTA (DUE O PIU' PDA) CON VETTURE LASCIATE ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO CON GUASTO PORTE

LOC	1	2	3	4	5	6	7
-----	---	---	---	---	---	---	---

VETTURA 1 (oppure 7) NON PUÒ ESSERE LASCIATA ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO PERCHÈ DI ESTREMITÀ

LOC	1	2	3	4	5	6	7
-----	---	---	---	---	---	---	---

VETTURA 2 LASCIATA ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO: **CTR VETT 1-2-3, CST VETT 4-5-6-7**

LOC	1	2	3	4	5	6	7
-----	---	---	---	---	---	---	---

VETTURA 3 LASCIATA ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO: **CTR VETT 1, CST1 VETT. 2-3-4, CST2 VETT. 5-6-7**

LOC	1	2	3	4	5	6	7
-----	---	---	---	---	---	---	---

VETTURA 4 LASCIATA ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO: **CTR VETT 1-2, CST1 VETT. 3-4-5, CST2 VETT. 6-7**

LOC	1	2	3	4	5	6	7
-----	---	---	---	---	---	---	---

VETTURA 5 LASCIATA ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO: **CTR VETT 1-2-3, CST1 VETT. 4-5-6, CST2 VETT. 7**

LOC	1	2	3	4	5	6	7
-----	---	---	---	---	---	---	---

VETTURA 6 LASCIATA ECCEZIONALMENTE IN SERVIZIO: **CTR VETT 1-2-3-4, CST 5-6-7**

PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA CON PRESUNTA CADUTA VIAGGIATORE

REGOLA GENERALE SU PRESUNTA CADUTA VIAGGIATORE (DEIF 4.11 punto 8.1)

IL PDA DEVE PRESUMERE LA PROBABILE CADUTA VIAGGIATORE SE SI VERIFICA UNA DELLE SEGUENTI CONDIZIONI

- ➔ PORTA TROVATA APERTA IN MISURA TALE DA CONSENTIRE IL PASSAGGIO DI UNA PERSONA O COMUNQUE SBLOCCATA IN MODO TALE CHE POTREBBE AVERLO CONSENTITO. IN QUESTO CASO IL PDA POTRÀ ESCLUDERE LA CADUTA DI UN VIAGGIATORE. SE, A TRENO FERMO, NON SI VERIFICHI L'APERTURA DELLA PORTA DOPO AVER ESEGUITO NELL'ORDINE LE SEGUENTI OPERAZIONI:
 - 1) AZIONAMENTO DEL DISPOSITIVO/I INTERNO/I PER L'APERTURA PORTE A DISPOSIZIONE DEI VIAGGIATORI, AD ESCLUSIONE DI QUELLI DI EMERGENZA (PIOMBATI)
 - 2) AZIONE MANUALE SULLA PORTA PER VERIFICARE CHE NON SIANO CONSENTITI L'ESPULSIONE E/O LO SCORRIMENTO DELLA STESSA
- ➔ PORTA TROVATA CON SIGILLO MANCANTE SULLA MANIGLIA DI EMERGENZA
- ➔ MANCANZA DEL BLOCCO PORTE A VELOCITÀ ZERO ASSOCIATO A MANCANZA DEL SIGILLO

VERIFICANDOSI UNA DI QUESTE CONDIZIONI SI DEVE PRESUMERE LA CADUTA VIAGGIATORE E PROCEDERE CON

- 1) UTILIZZARE, OVE DISPONIBILE, LA CHIAMATA DI EMERGENZA VIA GSM-R
- 2) INFORMARE CON COMUNICAZIONE REGISTRATA IL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE (DM/DCO) CON SEGUENTE M40

Si dà avviso al DM/DCO che nella tratta compresa fra le località /stazioni di _____ e _____ è stata rilevata una porta aperta lato _____ (massicciata o interbinario) non si esclude sia avvenuta la caduta di un viaggiatore dal convoglio.

GESTIONE PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA

REGOLA GENERALE SU PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA (DEIF 4.11 punto 8.2)

NON È AMMESSO FAR VIAGGIARE UN TRENO CON UNA PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA (PORTA NON BLOCCATA E NON REGOLARMENTE STAFFATA). NEL CASO BISOGNA PROCEDERE COME SEGUE

PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA CON TRENO IN MOVIMENTO. LA PROCEDURA DEIF 4.11

- 1) IL TRENO È IN MOVIMENTO
IL PDA DEVE PROVOCARE IMMEDIATAMENTE L'ARRESTO DEL TRENO, E AVVISARE IL PDC IL QUALE DEVE ACCOMPAGNARE LA FRENATA. IL PDA DEVE POI ASSICURARE, PER QUANTO CONCESSO DALLE CONDIZIONI OPERATIVE, IL PRESEZIAMENTO DELLA PORTA INTERESSATA FINO ALL'ARRESTO DEL TRENO ASTENENDOSI DA OGNI TENTATIVO DI REGOLARIZZARLA CON TRENO IN MOVIMENTO
- 2) IL TRENO SI FERMA IN LINEA
IL PDA, ANCHE CON L'AUSILIO DEL PDC, DEVE REGOLARIZZARE LA PORTA OPERANDO DALL'INTERNO. SE NECESSARIO INTERVENTO DALL'ESTERNO BISOGNA RISPETTARE LE CAUTELE ANTINFORTUNISTICHE SOPRATTUTTO SE LATO INTERBINARIO (NULLA VIETA RICHIESTA SOSPENSIONE CIRCOLAZIONE BINARIO)
SE RISULTA IMPOSSIBILE A TRENO FERMO CHIUDERE E BLOCCARE LA PORTA SI PUO' PROSEGUIRE FINO ALLA PRIMA LOCALITÀ DI SERVIZIO DOVE È POSSIBILE INTERVENIRE PER REGOLARIZZARE O SCARTARE LA VETTURA
COMMENTO: viste le condizioni molto restrittive (elencate di seguito) per il proseguimento, è logico che si può proseguire fino alla prima località di servizio incontrata dal treno. Da DEIF la SOP non deve dare nessuna indicazione
SI PROCEDE COME SEGUE
 - 1) IL PDC VALUTA LA SITUAZIONE, NOTIFICA AL RC LE CONDIZIONI PER LA RIPRESA E RICEVE NULLA OSTA. (SE PORTA INTERBINARIO IL PDC RICHIEDE LIMITAZIONE 30 KM/H AI TRENI SUL BINARIO ATTIGUO)
 - 2) VELOCITÀ MAX 30 KM/H E IL PDA PRESENZIA LA PORTA

PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA CON TRENO IN STAZIONE

NON ESSENDO AMMESSO FAR VIAGGIARE UN TRENO CON UNA PORTA NON CORRETTAMENTE CHIUSA (DEIF 4.11 punto 8.2) FINO ALLA REGOLARIZZAZIONE (STAFFATURA IN SICUREZZA) O SCARTO VETTURA (SE NON È POSSIBILE REGOLARIZZARE), IL TRENO NON PUO' PARTIRE

MANCATA APERTURA PORTE A SEGUITO COMANDO DI SBLOCCO/APERTURA

NEL CASO, DOPO LO SBLOCCO DELLE PORTE DA PARTE DEL PDC, LE PORTE NON SI SBLOCCANO/APRANO
LA DEIF 4.11 PRESCRIVE QUANTO SEGUE:

- 1) IL CAPOTRENO CHIEDE AL PDC CONFERMA DEL COMANDO DI SBLOCCO/APERTURA E IN CASO POSITIVO LO INFORMA CHE APRIRÀ LE PORTE TRAMITE APERTURA D'EMERGENZA O COMANDO DI SBLOCCO SELETTIVO PER LATO (SE PRESENTE)
- 2) IL CAPOTRENO DIRAMA ANNUNCIO INDICANDO AI VIAGGIATORI LE PORTE UTILIZZABILI PER LA DISCESA
- 3) EFFETTUATO IL SERVIZIO VIAGGIATORI IL PDC PROVVEDERÀ A FARE OVE POSSIBILE UN TENTATIVO DI RIPRISTINO DEI SISTEMI DI COMANDO E CONTROLLO PORTE
- 4) IN CASO DI ESITO NEGATIVO COMUNICHERÀ CON COMUNICAZIONE REGISTRATA L'ANORMALITÀ ALLA SALA OPERATIVA COMPETENTE
- 5) LA SALA OPERATIVA 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
COMMENTO: nel caso in cui il sistema non permetta lo sblocco delle porte la DEIF delega alla Sala Operativa la decisione sulla soppressione o proseguimento, tuttavia ciò risulta illogico e contrario al punto 3 A della stessa DEIF che prescrive che "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: il comando di sblocco o apertura delle porte impartito distintamente per fiancata in modo centralizzato (c. d. lateralizzazione)" Pertanto il mancato sblocco delle porte dopo il comando del Pdc è un guasto al sistema di Lateralizzazione e quindi, in caso di mancato ripristino del funzionamento, va trattato come tale e non è corretta la decisione di prosecuzione del servizio.