

GLI IMC, LE LOCALITÀ SEDE DI IMC E L'USCITA DEL MATERIALE DA IMC

➔ QUALI SONO GLI IMC AV E IC DEIF 43	PER AV: MILANO –ROMA- NAPOLI-MESTRE PER IC: LECCE-MILANO-ROMA-REGGIO C.-TORINO
➔ LOCALITÀ SEDE DI IMC	STAZIONI CHE FANNO PARTE DEL NODO DOVE HA SEDE L'IMC (es. IMC RM serve Rm T.ni, T.na, Ostiense etc)
➔ VINCOLI PER USCITA DI UN MATERIALE DA UN IMC	UN MATERIALE CON UNA O PIÙ PORTE GUASTE, CON MANCANZA SEGNALE BP IN CABINA O LAT GUASTA NON PUÒ USCIRE DA UN IMC (DEIF 4.12 punto 3.1)

SCHEMA SINTETICO GUASTO PORTE/BP/LAT PER TRENI IN PARTENZA DA STAZIONE DI ORIGINE E DI CONFINO

TRENI SERVIZIO INTERNO	UNA/PIÙ PORTE GUASTE	MANCANZA SEGNALE BLOCCO PORTE IN CABINA o guasto entrambe segnalazioni luminose IPA in cabina	GUASTO LAT
ORIGINE STAZIONE SEDE IMC MATERIALE ESCE DA IMC (leggi la norma)	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce1 da CTR alla SOP	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce1 da CTR alla SOP	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce1 da CTR alla SOP
ORIGINE STAZIONE SEDE IMC MATERIALE NON ESCE DA IMC (leggi la norma)	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce2 da CTR alla SOP	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce2 da CTR alla SOP
ORIGINE STAZIONE NON SEDE IMC (leggi la norma)	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce2 da CTR alla SOP	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce2 da CTR alla SOP

TRENI INTERNAZIONALI (leggi la norma)	UNA/PIÙ PORTE GUASTE	MANCANZA SEGNALE BLOCCO PORTE IN CABINA o guasto entrambe segnalazioni luminose IPA in cabina	GUASTO LAT
TRENI DIURNI PARTENZA DA STAZIONE DI CONFINO	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce2 da CTR a SOP	TRENO NON PUÒ PARTIRE M40 voce2 da CTR a SOP
TRENI NOTTURNI PARTENZA DA DOMO/CHIASO	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO PUÒ PARTIRE MA SOLO FINO MILANO (Allegato C) Fare un M40 alla SOP comunicando il guasto e il proseguimento fino Milano	
TRENI NOTTURNI PARTENZA DA TARVISIO/VILLA O.	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO PUÒ PARTIRE MA SOLO FINO PADOVA (Allegato C) Fare un M40 alla SOP comunicando il guasto e il proseguimento fino Padova	
TRENI NOTTURNI PARTENZA DA BRENNERO	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO PUÒ PARTIRE MA SOLO FINO VERONA-MILANO-PADOVA (Allegato C) Fare un M40 alla SOP comunicando il guasto e il proseguimento fino VR-MI-PD	
TRENI NOTTURNI PARTENZA DA MODANE	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO PUÒ PARTIRE MA SOLO FINO TORINO (Allegato C) Fare un M40 alla SOP comunicando il guasto e il proseguimento fino Torino	
TRENI NOTTURNI PARTENZA DA VENTIMIGLIA	TRENO PUÒ PARTIRE	TRENO PUÒ PARTIRE MA SOLO FINO GENOVA (Allegato C) Fare un M40 alla SOP comunicando il guasto e il proseguimento fino Genova	

SCHEMA SINTETICO GUASTO SEGNALE BP O GUASTO LAT PER TRENI IN CORSO DI VIAGGIO

TIPO DI GUASTO	PROVVEDIMENTO DA ADOTTARE (DEIF 4.12 punto 4.2.3)	
MANCANZA SEGNALAZIONE IN CABINA CON LAT FUNZIONANTE Come definito da Allegato A si ha se, a seguito di un comando di telechiusura o chiusura dal banco di guida abilitato, si ottiene la chiusura ed il blocco delle porte del convoglio ma la relativa 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 lampade guaste) (la norma)	1	SE A TRENO IN MOVIMENTO, APPENA IL PDC SI ACCORGE DELLA MANCANZA DELLA SEGNALE BP IN CABINA DEVE ARRESTARE IL TRENO ED AVVISARE IL CAPOTRENO
	2	A TRENO FERMO, SE LA SEGNALE IN CABINA NON TORNA DOPO I CONSUETI CONTROLLI (SPIE ROSSE ARCHITRAVE, CAVI E CENTRALINE), IL PDC CONSEGNA AL CAPOTRENO M40 PER MANCANZA DI SEGNALE BP IN CABINA DI GUIDA (VOCE 1)
	3	IL CAPOTRENO COMUNICA IL GUASTO CON APPOSITO MODULO ALLA SALA OPERATIVA CON M40 VOCE 3
	4	LA SALA OPERATIVA CONTESTUALMENTE (SULLA STESSA COMUNICAZIONE VOCE 3 FATTA DAL CTR) COMUNICHERÀ ALLO STESSO CAPOTRENO LA LOCALITÀ FINO DOVE PROSEGUIRE AL FINE DI EFFETTUARE UN INTERVENTO RISOLUTIVO, OVVERO IN CUI SIA POSSIBILE SOSTITUIRE IL MATERIALE GUASTO CON ROTABILE EQUIVALENTE). IMPORTANTE il punto 4.2.3 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, ovvero per sostituire il materiale guasto con rotabile equivalente. nel caso in cui si ricorra all'intervento della manutenzione o della verifica, ma questo non sia risolutivo del guasto, il treno non potrà proseguire la corsa e si dovranno attuare i conseguenti provvedimenti (sostituzione del materiale o trasbordo)” ATTENZIONE: LA SOP COMUNICHERÀ FINO A QUALE STAZIONE PROSEGUIRÀ IL TRENO MA DEVE ESSERE LA PRIMA STAZIONE, ANCHE NEL NODO E ANCHE SE NON È PREVISTA FERMATA, SEDE DI IMC, (VEDI SOPRA ELENCO LOCALITÀ SEDE DI IMC). NON SI VA A DESTINO SE NEL TRAGITTO SI INCONTRA UNA STAZIONE SEDE DI IMC O NEL NODO DI UN IMC (es. treno diretto Salerno con guasto prima di RM va fino ad una stazione di Roma anche se non di fermata prevista).
	5	IL CAPOTRENO FARÀ CONTROFIRMARE LA COMUNICAZIONE AL PDC, COMANDERÀ LA TELECHUISURA VERIFICANDO LA CHIUSURA ED IL BLOCCAGGIO DI TUTTE LE PORTE DEL TRENO. AD OGNI FERMATA IL PDA, DOPO LA TELECHUISURA E PRIMA CHE IL TRENO SI MUOVA, DEVE CONTROLLARE IL BLOCCAGGIO DI TUTTE LE PORTE DEL TRENO
	SE	SE
	DURANTE IL VIAGGIO DOPO OGNI TELECHUISURA TUTTE LE PORTE RISULTANO BLOCCATE SI CONTINUA FINO ALLA STAZIONE DEFINITA	DOPO LA TELECHUISURA O DURANTE LA MARCIA ANCHE SOLO UNA PORTA RISULTA SBLOCCATA SI PASSA AL CASO DI GUASTO LAT
GUASTO LATERALIZZAZIONE Se a seguito di un comando di telechiusura 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 la attivazione del sistema a seguito del tentativo di ripristino o vi è un anomalo spegnimento del sistema (pulsante blu) (la norma)	PRIMO CASO (leggi la norma)	
	IL TRENO È FERMO IN UNA STAZIONE 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	
	SECONDO CASO (leggi la norma)	
	IL TRENO È FERMO IN LINEA O IN STAZIONE NON ATTREZZATA CON ALMENO UN BINARIO DI PRECEDENZA E MARCIAPIEDI IDONEI AL TRASBORDO ↓ IL PDC CONSEGNA AL CTR M.40 (Voce 2) DI 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. ATTENZIONE: LA SOP NON PUÒ DECIDERE A DISCREZIONE DOVE SI FERMERÀ IL TRENO PERCHÉ (VEDI NOTA 13 PUNTO 4.2.3) DEVE ESSERE LA PRIMA LOCALITÀ UTILE.	
ECCEZIONE: 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, presenziando le porte di un vestibolo e chiudendo le altre. Il PDC con M40 domanderà al PDB controllo porte. (leggi la norma)		

CONSIDERAZIONI

- ➔ Le disposizioni della DEIF 4 rv devono essere rispettate da tutti i soggetti in causa, ognuno per la propria parte (IMC, CTR, CST, PdC, SOP). I superiori gerarchici non fanno parte direttamente del processo della DEIF se non nella loro funzione, appunto gerarchica, di verificare che il personale ne rispetti le norme. Quindi eventuali "pressioni" sono indebitate e sono l'esatto contrario del lavoro che deve svolgere chi le fa. Essendo norme di stretta connessione con la sicurezza nessuno ha il potere di derogarvi e quando le facciamo rispettare non dobbiamo temere nulla perché il nostro ruolo è quello e la responsabilità è solo nostra.
- ➔ Nel caso di materiale uscito da IMC se rileviamo una/più porte guaste (o anche vetture bypassate) o mancanza segnalazione BP o Lat guasta la DEIF prescrive che dobbiamo emettere Comunicazione Anormalità Porte voce 1 alla SOP e il treno "deve essere immediatamente inviato all'IMC" (DEIF 4.12 punto 4.1). Questo il nostro unico obbligo. Dall'esperienza deriva che più stiamo lì a perdere tempo più siamo bersaglio di pressioni o interpretazioni fantasiose.
- ➔ In tutti i casi in cui non sia possibile la trasmissione dell'M40 a SO, può essere trasmesso tramite mail aziendale alla Sala Operativa competente di, inserendo il numero del treno, la data e la trascrizione dell'M40 DEIF 4rv, riportando alla fine la dicitura "la presente vale come M40 numero/..... per impossibilità di comunicazione con SOP".
- ➔ Il rispetto della DEIF 4rv non è solo obbligo del CTR o del PdC ma di entrambi. Nessuno può scaricare la propria responsabilità sugli altri componenti dell'equipaggio decidendo di partire quando è vietato e anche il CST (essendo un CTR) ha l'obbligo di rispetto delle norme.