

N.E.I.F. n° 17
dell'8/01/2009

In vigore dalle ore 00,00 del 25/01/2009

<p style="font-size: 14pt; font-weight: bold;">PORTE A COMANDO AUTOMATICO DELLE CARROZZE GC, UICX, Z1 ED EUROFIMA DOTATE DI BLOCCO TEMPORIZZATO NORME TRANSITORIE INTEGRATIVE DELLA NEIF 4.0</p>
--

Annulla e sostituisce	Integra
---	NEIF 4.0
	----- NEIF 10

## INDICE

1.	GENERALITÀ .....	2
2.	CAMPO DI APPLICAZIONE.....	3
3.	PRESCRIZIONI E DOCUMENTI DI SCORTA DEL TRENO .....	3
4.	NORME INTEGRATIVE RELATIVE ALL'UTILIZZAZIONE DELLE CARROZZE GC, UICX, Z1 ED EUROFIMA DOTATE DI «BLOCCO TEMPORIZZATO» .....	3
5.	ANORMALITÀ .....	4
6.	DISTRIBUZIONE .....	6
	TABELLA .....	7

## 1. GENERALITÀ

Trenitalia ha in atto un processo volto a modificare le carrozze:

- a) GC, UICX, Z1 ed Eurofima <sup>1</sup> d'origine,
- b) GC, Z1, ed EUROFIMA ristrutturata, con le numerazioni 6183 19-90 XXX X, 6183 29-90 XXX X e 6183 85-90 XXX X,

introducendo un dispositivo, denominato "Blocco Temporizzato" che, a seguito della telechiusura delle porte da parte del CT, attiva per 3 minuti il blocco in chiusura delle porte delle carrozze, impedendone l'apertura dall'esterno e dall'interno su entrambi i lati.

Queste carrozze, contrassegnate - dopo la modifica - con il pittogramma "BT" di cui alla presente NEIF:

- continueranno ad essere annoverate fra quelle del Gruppo c) di cui all'Art 91 ter della PGOS e del comma 2 punto c) della NEIF 4.0 <sup>2</sup>;
- **dovranno essere utilizzate solo in servizio interno** (anche se, per il momento, resteranno marcate RIC);
- non potranno essere utilizzate in composizione ai treni effettuati con doppia trazione simmetrica di E.414 in comando multiplo di cui alla NEIF 10;
- saranno riconoscibili per la presenza del seguente pittogramma su fondo giallo bordato di nero riportante, sempre in nero, la scritta "BT":



Detto pittogramma sarà riportato su ciascuna fiancata e in ciascun vestibolo sull'architrave della porta d'ingresso al comparto viaggiatori come indicato in allegato 1.

Le carrozze così modificate, riconoscibili per la presenza del pittogramma di cui sopra, dovranno essere utilizzate in composizioni omogenee con altre carrozze dotate di "Blocco Temporizzato".

---

<sup>1</sup> La modifica riveste carattere temporaneo in attesa che le carrozze GC, UICX, Z1 ed Eurofima d'origine siano sottoposte ad interventi di livello superiore finalizzati a renderle conformi ai requisiti dei rotabili di cui al gruppo a) del comma 1 dell'Art 91ter della PGOS.

<sup>2</sup> "Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte: questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetrico di sicurezza".

## 2. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente NEIF disciplina le norme per la gestione delle porte di salita passeggeri, da applicare ai treni che hanno in composizione carrozze GC, UICX, Z1 ed Eurofima di cui al punto 1, dotate del dispositivo di "Blocco Temporizzato"

## 3. PRESCRIZIONI E DOCUMENTI DI SCORTA DEL TRENO

Per i treni aventi in composizione carrozze GC, UICX, Z1 ed Eurofima con dispositivo di "Blocco Temporizzato", gli UMR di competenza dovranno curare che:

◆ **nella lista veicoli/BFC2**, a fianco del numero di identificazione delle carrozze sia riportata la sigla **"BT"**;

◆ **sia emessa la seguente prescrizione tecnica (M 40):**

***"Vostro treno composto da rotabili rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punto c) dell'Art. 91/ter della PGOS e dotati di dispositivo di «Blocco Temporizzato»".***

## 4. NORME INTEGRATIVE RELATIVE ALL'UTILIZZAZIONE DELLE CARROZZE GC, UICX, Z1 ED EUROFIMA DOTATE DI «BLOCCO TEMPORIZZATO»

Nei treni aventi in composizione carrozze GC, UICX, Z1 ed Eurofima con dispositivo di "Blocco Temporizzato", il servizio deve essere effettuato come previsto dall'ISPAT (Disposizioni Generali: Artt. 8 e 9).

Si precisa inoltre che a fronte della telechiusura effettuata dal CT:

- il dispositivo di blocco porte temporizzato, una volta intervenuto, manterrà bloccate le porte da entrambi i lati per 3 minuti; il restante personale di accompagnamento deve pertanto obbligatoriamente salire immediatamente a bordo dopo aver concesso il pronti al CT, prima che questi comandi la telechiusura. E' vietato il ricorso all'apertura della porta in emergenza nel caso in cui, per qualsiasi ragione, un agente di scorta fosse rimasto a terra dopo la telechiusura delle porte;
- nell'eventualità di situazioni contingenti per le quali, a treno ancora fermo, si rendesse necessaria la riapertura di una o più porte, sia dall'interno che dall'esterno, dopo che è stata comandata la telechiusura, dovrà essere atteso lo sblocco delle stesse da parte del dispositivo. La condizione di porta sbloccata è rilevabile localmente su ciascuna carrozza dall'accensione della spia posta sull'architrave;

- il ricorso all'apertura delle porte con il dispositivo esterno di servizio o interno d'apertura d'emergenza da parte del PdA è ammesso solo in caso di pericolo e, possibilmente, deve essere effettuato dopo aver azionato il freno d'emergenza. Freno di emergenza che, comunque, deve essere azionato tempestivamente in ogni caso, compreso quello in cui il PdA si avvedesse dell'intempestiva apertura di una o più porte da parte di viaggiatori. Dopo l'arresto, la ripresa della corsa è subordinata alla ripetizione delle operazioni di controllo incarozzamento descritte in precedenza;
- le operazioni di controllo incarozzamento, compresa la telechiusura delle porte, devono essere effettuate sempre e comunque, anche in caso di:
  - » fermata in località di servizio nella quale non venga effettuato o non sia previsto d'orario servizio viaggiatori (Art. 9/13 ISPAT e corrispondente art. 91ter comma 15 PGOS);
  - » fermata straordinaria in linea (Artt. 24 bis e 25 del RS);
- la presenza del dispositivo di blocco Temporizzato non esonera il PdA, tenuto conto delle altre attività da svolgere, dall'accertamento dell'effettiva chiusura delle porte anche in corsa treno, secondo quanto previsto dalla NEIF 4.0 al punto 3.2.

## 5. ANORMALITÀ

### Nei casi in cui:

- **durante i controlli previsti prima della partenza del treno e/o** in ogni altra occasione a treno fermo il PdA rilevi:
  - » sulle carrozze di cui al punto 1a) l'accensione della spia "Guasto Blocco Porte" posta sulla centralina porte;
  - » sulle delle carrozze di cui al punto 1b) l'accensione della spia "Guasto Blocco Temporizzato" posta sull'anta dell'armadio del quadro elettrico;

deve aprire e poi richiudere l'interruttore a protezione del dispositivo che attua il Blocco Temporizzato.

In caso di esito negativo (spia "Guasto Blocco Porte" o "Guasto Blocco Temporizzato" ancora accesa) tutte le porte e la carrozza stessa dovranno essere messe fuori servizio con le modalità riportate nella NEIF 4.0;

- **immediatamente dopo la telechiusura e con treno ancora fermo** il PdA rilevi l'accensione della spia posta sull'architrave della porta ove è salito dovrà:
  - attivarsi per evitare la partenza del treno, azionando, se del caso, il freno d'emergenza;
  - verificare tramite le segnalazioni sulla centralina porte e la spia "Guasto Blocco Temporizzato" che l'avaria non interessi anche le altre

porte della carrozza; in caso positivo tutte le porte e la carrozza stessa dovranno essere messe fuori servizio con le modalità riportate nella NEIF 4.0.;

- nel caso in cui l'anormalità riguardi invece la sola porta ove è stato individuato il mancato spegnimento della spia posta sull'architrave, il PdA dovrà mettere fuori servizio detta porta con le modalità riportate nella NEIF 4.0;

■ **con treno in movimento** il PdA rilevi:

- » sulle carrozze di cui al punto 1a) l'accensione della spia "Guasto Blocco Porte" posta sulla centralina porte;
- » sulle delle carrozze di cui al punto 1b) l'accensione della spia "Guasto Blocco Temporizzato" posta sull'anta dell'armadio del quadro elettrico;
- » l'accensione di una spia sull'architrave di una o più porte;
- » una porta aperta o in falsa posizione,

deve:

- tempestivamente far fermare il treno presenziando la porta fino all'arresto,

ed inoltre - nel caso in cui venga trovata una porta aperta, ad eccezione dei casi di manifesta esclusione di caduta di un viaggiatore per presenza di eventuali testimoni in prossimità del vestibolo le cui generalità vanno annotate sul PA 88 - deve:

- mettere in atto immediatamente le procedure per presunto viaggiatore caduto dal treno utilizzando, ove disponibile, anche il segnale di prudenza generalizzata via GSMR (REC);
- mettere fuori servizio tutte le porte e la stessa carrozza con le modalità riportate nella NEIF 4.0;

■ **in arrivo in una località di servizio se una o più porte di una carrozza non si dovessero sbloccare**<sup>3</sup>, il PdA indirizzerà la clientela ad utilizzare per la salita e la discesa le porte delle vetture adiacenti, dopo di che provvederà a:

- aprire e poi richiudere l'interruttore a protezione del dispositivo che attua il Blocco Temporizzato,

---

<sup>3</sup> La condizione di porta sbloccata è rilevabile localmente su ciascuna carrozza anche dall'accensione della spia posta sull'architrave.

in caso di esito negativo il PdA dovrà:

- mettere fuori servizio tutte le porte e la stessa carrozza con le modalità riportate nella NEIF 4.0;

**In tutti i casi** il CT inoltre deve:

- comunicare il guasto del dispositivo "Blocco Temporizzato" nei modi d'uso al presidio territoriale competente, per permettere la programmazione degli opportuni interventi, e annotare l'avvenuta comunicazione sul BFC e sulla lista veicoli,
- riportare nel quadro "Annotazioni" del BFC e sulla lista veicoli l'indicazione della(e) porta(e) posta(e) fuori servizio.

Si ricorda che è vietato ogni tentativo di chiudere la(e) porta(e) in corsa; l'intervento di messa in sicurezza della(e) porta(e) deve avvenire a treno fermo.

Ai fini del mantenimento di una carrozza in servizio commerciale, valgono le disposizioni di cui alla NEIF 4.0.

## 6. DISTRIBUZIONE

La presente NEIF è distribuita per via telematica da DISQS - Sicurezza di Esercizio a tutte le Strutture Riceventi di Trenitalia (SR) di cui alla CCS 6/AD del 2001 (strutture dirigenziali centrali e territoriali).

Le SR assicureranno la distribuzione a cascata alle Strutture Riceventi Subordinate (SRS) interessate, con le modalità previste dalla suddetta CCS, acquisendo conferma di ricevimento (elettronica o cartacea). In particolare, SR e SRS, assicureranno la distribuzione alle Sale Operative delle Divisione Passeggeri Regionale e Passeggeri Nazionali/Internazionali (SOR/SOP) nonché a tutti i Coordinamenti Operativi Territoriali (COT) della Divisione Cargo, alle Officine Manutenzione Veicoli (OMV), agli Impianti Manutenzione Locomotive (OML), Impianti Manutenzione Corrente (IMC), Impianti Formazione Treno (IFT), Impianti Manutenzione Rotabili (IMR) e Officine Manutenzione Rotabili (OMR) di ciascuna divisione.

Le SRS, a loro volta, provvederanno alla riproduzione delle NEIF in formato A5 ed alla loro distribuzione a tutto il personale dipendente in possesso delle abilitazioni/competenze indicate nella tabella riportata in seguito, acquisendo conferma di ricevimento nei modi d'uso.

F.to Emilio Maestrini

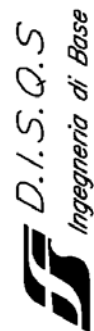
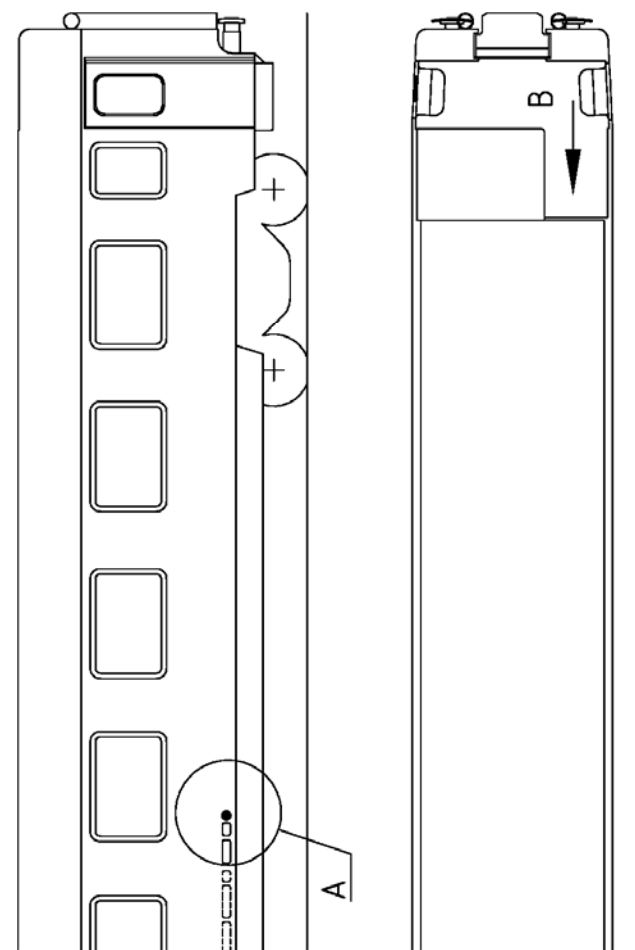
## TABELLA

Personale, in possesso di abilitazioni/competenze, destinatario della NEIF

<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>
	15	15	15	15	15	15	15
<b>Accompagnamento e formazione treno</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>D1</b>		
	13	16	14	16	16		
<b>Verifica</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>				
	16	16	16				
<b>Manutenzione</b>	<b>Competenza su organi di sicurezza</b>						
	---						

**Nota:** si rammenta che la cifra riportata all'interno di ogni casella indica il numero progressivo della NEIF di competenza immediatamente precedente alla presente e destinata al medesimo personale.

# allegato 1



CARROZZE CON BLOCCO PORTE  
TEMPORANEO -

Applicazione delle targhe di  
identificazione 321 e 3158

