



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 14 Gennaio 2015

Prot. 06 /SG/OR.S.A. Ferrovie

Spett.le

ANSF

E,p.n

A.D.Trenitalia
Ing. Vincenzo Soprano
(datore di lavoro)

Oggetto: interpello urgente. Manutenzione porte e loro dispositivi di sicurezza

L'impresa ferroviaria Trenitalia con disposizione di esercizio n° 4.6 del 12.2015 ha disciplinato le attività connesse alla gestione dei treni per quanto concerne le porte di salita e discesa dei viaggiatori. All.1

Detta disposizione "introduce alcune modifiche, rispetto alle precedenti versioni, derivanti dai ritorni di esperienza" che, secondo il nostro parere, incrementano notevolmente i rischi di "incidentalità correlabile alle porte" così come già denunciato ad inizio 2013 da codesta Agenzia a "seguito di visite ispettive in più ambiti territoriali".

Le azioni ispettive che codesta Agenzia aveva condotto per monitorare il "funzionamento delle porte e dei loro dispositivi di sicurezza" avevano portato all'emanazione di una raccomandazione in materia di sicurezza -prot. ansf 813/13 del 4.2.2013- che contestava "l'elevato numero di porte guaste; la pratica dell'isolamento, l'etichettatura e staffatura delle porte guaste a cui si dovrebbe far ricorso solo per anomalie rilevate durante il servizio.. omissis.. appare invece utilizzata anche presso gli impianti di manutenzione al posto dei previsti interventi di ripristino in officina". All.2

Inoltre, con tale raccomandazione in materia di sicurezza si imponeva "che, al verificarsi durante il viaggio di anomalia di qualsiasi natura riguardante le porte, l'arresto immediato del convoglio".

Appare del tutto evidente che Trenitalia, in caso di grave degrado delle condizioni di sicurezza (mancato controllo di chiusura porte, mancata apertura porte salita/discesa, porte non correttamente chiuse rilevate in corso di viaggio) ignori le raccomandazioni emanate da codesta Agenzia venendo meno alla prevista "mitigazione del rischio" a mezzo d'integrazione della squadra di accompagnamento con ulteriori agenti. Ulteriore elemento di criticità aggiunto nella presente disposizione in contestazione è sicuramente la previsione che la caduta di un viaggiatore debba essere presunta solo in presenza "di porta trovata aperta in misura tale da consentire il passaggio di una persona.. omissis.."

E' d'obbligo rilevare che la stessa Direzione Centrale del Gruppo FSI aveva riconosciuto che "nel caso di guasto scmt e/o guasto porte restavano confermate le composizioni delle squadre minime pregresse" all'accordo del 15.5.2009, ovvero veniva integrato con altro agente d'accompagnamento il modulo di scorta per treni fino a 8 elementi. All.3



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Per quanto sopra, pur rilevando che in è in capo alle imprese ferroviarie l'adozione di azioni mitigative dei possibili rischi, codesta Agenzia non può disconoscere che nella disposizione in contestazione vengano ignorate le raccomandazioni in materia di sicurezza ai sensi dell'art. 6 comma 2 lettera P del D.lgs 10.08.03 n° 162 e inviate in data 4.2.2013 a tutte le imprese ferroviarie.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale

Andrea Pelle



All.3



Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione
il Direttore

Segreterie Nazionali
FILT/CGIL
FIT/CISL
UILTRASPORTI
UGL Trasporti
FAST Ferrovie
LORO SEDI

Oggetto: Accordo del 15 maggio 2009 su Equipaggio Treno (Allegato 1 all'allegato B all'Accordo programmatico)

In relazione a quanto convenuto nel corso degli incontri che hanno portato alla sottoscrizione dell'accordo in oggetto, si riportano le seguenti precisazioni per l'applicazione operativa dell'accordo stesso:

- le condizioni tecnologiche necessarie per l'effettuazione dei servizi ad agente solo, genericamente indicate nell'accordo nella tecnologia SCMT, comprendono anche la tecnologia ERTMS/ETCS;
- l'esclusione riportata alla fine del punto 1 del capitolo relativo al Personale di Macchina nel Verbale di accordo in oggetto deve intendersi riferita alle "pilota NPBD 8238" e non alle pilota NPBB;
- i limiti della prestazione giornaliera per i servizi ad agente solo di sola andata o di solo ritorno con RFR restano fissati in 7 ore, con la possibilità, in trattativa turni di concordare l'elevazione di tale limite fino a 8 ore, in base a quanto previsto al punto 2.6.3 dell'art. 22 del CCNL AF ed al corrispondente punto 2.3.2 dell'Accordo di confluenza. Ciò in quanto, per comune volontà delle parti, i limiti fissati con l'accordo del 15.5.2009 modificano solo quanto è previsto dall'Accordo di confluenza, e non intervengono su limiti massimi fissati dal CCNL;
- nei servizi di andata e ritorno ad agente solo, qualora la prestazione giornaliera superi le 8 ore, nel servizio programmato di durata massima complessiva di 8 ore e 30 minuti, deve essere graficata la pausa di 30 minuti per la refezione. Negli altri casi restano confermate le modalità di

1

riconoscimento della pausa per la refezione stabilite al punto 1.2, lettera A, dell'art. 19 dell'Accordo di confluenza;

- ai fini del riconoscimento delle indennità di flessibilità per superamento dei precedenti limiti di condotta stabilito dall'accordo del 15.5.2009, si confermano gli importi previsti al punto 2 dell'Accordo Trenitalia del 20.10.2003 rapportati alle modalità di calcolo della c.d. "condotta flex" riportate nella relativa circolare applicativa del 7.11.2003;
- le composizioni delle squadre minime di scorta fissate dall'accordo del 15.5.2009 sono riferite ai soli treni composti di materiale classificato in classe "A" se in presenza di equipaggio di condotta ad agente solo o a doppio agente.

Nel caso di guasto SCMT c/o guasto blocco porte e/o treni effettuati ad agente unico, restano confermate le composizioni previste fino al 15.5.2009;

- l'incremento di € 0,75 delle misure orarie dell'indennità di scorta (IUP variabile di cui al punto 8.3 – Tabella A allegata all'art. 34 dell'Accordo di confluenza) è riconosciuta esclusivamente al P.d.B. utilizzato nelle composizioni di cui all'accordo del 15.5.2009 su treni effettuati con materiale classificato in classe "A" ed equipaggio di condotta ad agente solo o doppio.

Si precisa, inoltre, che per le prestazioni giornaliere programmate con servizi ad agente solo, qualora per effetto del ritardo dei treni in esercizio, la prestazione programmata nella fascia diurna 5.00-24.00 interessi la fascia notturna 0.01-4.59, l'azienda, per il riconoscimento del compenso per lavoro straordinario di cui al 2° capoverso del punto 3.2 dell'art. 23 del CCNL AF, farà riferimento al limite di 7 ore previsto dal CCNL per le prestazioni notturne.

Inoltre, qualora nei servizi programmati ad agente solo si verificchi, in esercizio, un degrado delle condizioni tecnologiche previste, il compenso per lavoro straordinario verrà riconosciuto all'equipaggio di condotta (macchinista e capo treno in cabina di guida) a decorrere dall'8ª ora di servizio.

Distinti saluti

Domenico Braccialarghe



2

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tel. 06 44101 - Fax 06 44104658
www.fs-on-line.it

Ferrovie dello Stato SpA - Società con socio unico
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 38.790.425.485,00 i. v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.L.A. n. 962805

IMPRESE FERROVIARIE
in possesso del Certificato di Sicurezza per
l'effettuazione del servizio passeggeri
(elenco allegato)

Loro Sedi

Oggetto: manutenzione delle porte di accesso dei viaggiatori e dei loro dispositivi di sicurezza.

Questa Agenzia ha condotto, nel tempo, più azioni ispettive rivolte al funzionamento delle porte e dei loro dispositivi di sicurezza in più ambiti territoriali. Rilievo costante è l'elevato numero di porte guaste. La pratica dell'isolamento, etichettatura e staffatura delle porte guaste, a cui si dovrebbe fare ricorso solo per anomalie rilevate durante il servizio, appare invece essere utilizzata anche presso gli impianti di manutenzione al posto dei previsti interventi di ripristino in officina.

Vista la casistica sopra esposta e la persistente incidentalità correlabile alle porte, pur testimoniando che non per tutte le Imprese ferroviarie in indirizzo si è registrato lo stesso indice di criticità, si ritiene necessario ricordare che il Regolamento per la circolazione ferroviaria, emanato con il decreto di questa Agenzia n. 4/2012 del 9 agosto 2012, stabilisce che:

- "un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con dispositivi di segnalazione di blocco porte in cabina di guida guasti" (punto 2.4.2);
- "La partenza di ciascun treno è subordinata all'acquisizione dell'evidenza che la verifica tecnica allo stesso abbia dimostrato l'esistenza delle condizioni che garantiscano la circolazione in sicurezza del treno" (punto 7.3), laddove la procedura di effettuazione della verifica tecnica ed il formalismo per acquisire l'evidenza rimangono di competenza e responsabilità delle Imprese ferroviarie;
- "Qualora, durante la marcia di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non perfettamente chiuse, il treno deve essere subito arrestato, al fine di provvedere alla loro regolarizzazione. L'utilizzo delle porte dei veicoli in condizioni degradate è ammesso nel rispetto delle procedure emanate tenuto conto delle caratteristiche del materiale rotabile e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, fermo restando che un treno non può effettuare il servizio viaggiatori e deve essere immediatamente inviato all'impianto di manutenzione qualora nella stazione di origine della prima corsa dopo l'uscita da un impianto di manutenzione vengano rilevate una o più porte guaste o i dispositivi di segnalazione di chiusura e blocco porte in cabina di guida guasti" (punto 16.8.).

Si rappresenta infine che, al verificarsi durante il viaggio di anomalie di qualsiasi natura riguardanti le porte, deve essere correttamente applicato il decreto di questa Agenzia n. 5/2009 (facente parte del "sistema di riferimento" di cui al Regolamento CE n. 352/09 ai sensi dell'art. 4, comma 2, del decreto di questa Agenzia n. 4/2012) che impone l'arresto immediato del treno e subordina la ripresa della marcia all'individuazione ed eliminazione dell'anormalità o, qualora ciò non sia possibile, alla messa in atto delle "necessarie mitigazioni dei rischi", tra le quali rientra l'idoneo bloccaggio in chiusura delle porte guaste per evitare indebite aperture o almeno una adeguata sorveglianza, nel pieno rispetto del principio di cui al punto 4.28. del Regolamento per la circolazione ferroviaria che prevede la presenza a bordo, oltre al capotreno, di altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni, in numero utile a garantire la sicurezza anche nelle condizioni di degrado.

Quanto sopra costituisce raccomandazione in materia di sicurezza ai sensi dell'art. 6, comma 2, lettera p) del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Il Direttore,
Ing. Alberto Chiavelli



DEIF n° 4.6

del 12/01/2015

In vigore dalle ore 00,01 del 13/01/2015

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

annulla e sostituisce	integra/modifica
<ul style="list-style-type: none">▪ DEIF 4.5 del 08/03/2013 <p>Le modifiche rispetto alla DEIF 4.5 sono riportate a margine col simbolo</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ PGOS DI TRENITALIA▪ MANUALE DI MESTIERE ACCOMPAGNAMENTO TRENI DI TRENITALIA▪ ISPAT DI TRENITALIA (SULLE LINEE IN CUI IL PERSONALE INTERVIENE SUL CONTROLLO DEGLI INCROCI)

INDICE

1	GENERALITÀ	3
2	SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	3
3	REQUISITI GENERALI DEI CONVOGLI ATTINENTI ALLE PORTE DI SALITA/DISCESA DEI VEICOLI	4
4	UTILIZZAZIONE DEI CONVOGLI IN PRESENZA DI CONDIZIONI DI DEGRADO DEI SISTEMI ATTINENTI ALLE PORTE SALITA/DISCESA	5
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>8</i>
4.4	<i>Anormalità alla telechiusura</i>	<i>8</i>
5	UTILIZZO DEI DISPOSITIVI PER L'APERTURA DI EMERGENZA DELLE PORTE DI SALITA/DISCESA	9
6	MESSA FUORI SERVIZIO DELLE PORTE DI SALITA/DISCESA	10
6.1	<i>Modalità per la messa fuori servizio delle porte di salita/ discesa</i>	<i>10</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>11</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>12</i>
6.4	<i>Utilizzazione del materiale dopo il termine della corsa del treno</i>	<i>14</i>
6.5	<i>Registrazioni e avvisi.....</i>	<i>14</i>
7	MANCATA APERTURA PORTE SALITA/DISCESA A SEGUITO COMANDO DI SBLOCCO/APERTURA.....	15
8	PORTE DI SALITA/DISCESA NON CORRETTAMENTE CHIUSE RILEVATE IN CORSO DI VIAGGIO.....	15
8.1	<i>Gestione della caduta di un viaggiatore dal convoglio</i>	<i>16</i>
8.2	<i>Gestione in sicurezza del convoglio.....</i>	<i>16</i>
9	DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI.....	18
10	DISTRIBUZIONE	18
ALLEGATO A - ELENCO DEI VEICOLI (MOTORE E RIMORCHIATO) DISTINTI PER TIPOLOGIA DI SISTEMA DI COMANDO E CONTROLLO PORTE		20
ALLEGATO B - ELENCO IMPIANTI DI ASSEGNAZIONE PER LA MANUTENZIONE DEI VEICOLI.....		21
ALLEGATO C-ECCEZIONI AL PARAGRAFO 4.2.3 DELLA PRESENTE DEIF.....		22

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

.....	27
TABELLA	29

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) introduce ulteriori requisiti attinenti alle porte di salita/discesa viaggiatori.

La presente DEIF 4.6 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 e dal Manuale di Mestiere Accompagnamento Treni/ISPAT 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 (elenco 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 registrata¹ al Presidio Territoriale competente, compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo del veicolo², 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 guaste³ 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

¹ Con annotazione del numero di riscontro del Presidio Territoriale.

² 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.

³ 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 e dal Manuale di Mestiere Accompagnamento Treni/ISPAT, 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:

a) A treno fermo in stazione	b) Durante la marcia
<p>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.</p> <p>Il Personale del Treno si può avvalere anche dei presidi manutentivi di stazione, se presenti.</p>	<p>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.</p>

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 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 completare il servizio.

Tuttavia, per composizioni maggiori di 8 carrozze/elementi in servizio commerciale, alla prima Stazione sede di Impianto di Distribuzione PdA occorre aumentare di una unità il numero di agenti PdA ^{4 5}.

Nel caso di cui al precedente capoverso, nell'impossibilità di aumento del numero di agenti di scorta 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 il quale, una volta salito a bordo deve chiuderla 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 dal CT, 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;
- eseguire o far eseguire al PdA appositi annunci ⁶;

⁴ Con le eventuali eccezioni di cui all'allegato C.

⁵ Qualora vi siano turni dove già il PdA è incrementato rispetto alle condizioni standard il modulo va considerato già predisposto per la condizione di degrado.

⁶ **Annuncio in arrivo nelle località di fermata**

ATTENZIONE! È VIETATO APRIRE LE PORTE ESTERNE DELLE VETTURE, E SCENDERE, FINCHÉ IL TRENO NON È COMPLETAMENTE FERMO NELLA STAZIONE DI FERMATA PREVISTA. È VIETATO SCENDERE, DALLA PARTE OPPOSTA AL MARCIAPIEDE DESTINATO AL SERVIZIO VIAGGIATORI.

Annuncio per i casi di fermata in linea/segnale di protezione

ATTENZIONE! IL TRENO E' FERMO IN UN PUNTO VIETATO ALLA DISCESA DEI PASSEGGERI, NON APRIRE LE PORTE E NON SCENDERE

- 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.

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 può essere riutilizzato per servizio viaggiatori alle stesse condizioni del caso di avaria in corso di viaggio previsto dal punto 4.2.3, fino al termine della giornata solare successiva a quella in cui si è verificata l'anormalità, dopo di che deve essere inviato all'impianto di manutenzione (ved. Allegato B) per la riparazione.

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.

4.3.1 A treno fermo	4.3.2 Durante la marcia
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:

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

- (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:

- compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo ⁷ 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.

⁷ 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 ⁸

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 ⁹.

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.

Ove ciò sia necessario per evitare condizioni di sovraffollamento, 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:

⁸ L'applicazione del paragrafo 6.2 ai treni di mezzi leggeri privi di porte negli intercomunicanti è disciplinata dall'allegato D della presente DEIF.

⁹ 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.

- 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.

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 ¹⁰, tempestivamente i viaggiatori della presenza di porte inutilizzabili invitandoli a servirsi delle porte attigue;
- 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 ¹¹

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.

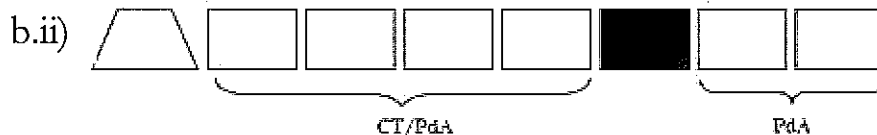
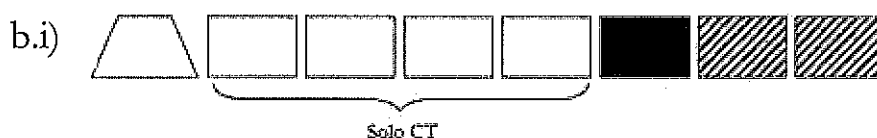
Le porte degli intercomunicanti della carrozza messa fuori servizio e degli intercomunicanti attigui della/e carrozza/e adiacenti devono essere chiuse a chiave.


Se la carrozza messa fuori servizio:

¹⁰ 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."


¹¹ 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.



 Carrozza fuori servizio a seguito anomalie porte

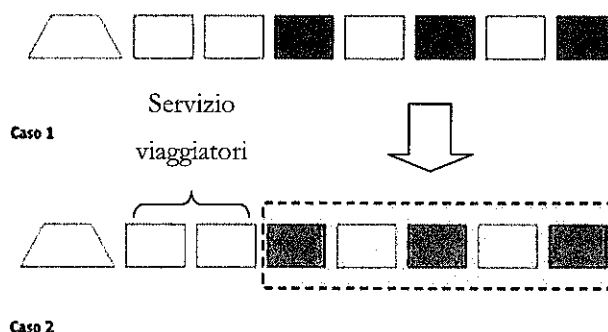
 Carrozze fuori servizio

 Carrozza adibita al servizio passeggeri

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:

- del punto 6.2 (messa fuori servizio delle porte di salita/discesa), dalla stazione termine corsa del treno il materiale può essere utilizzato per servizio viaggiatori, fino al primo rientro di turno nell'Impianto di manutenzione (ved. Allegato B) per la riparazione;
- del punto 6.2, 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), dalla stazione termine corsa del treno il materiale può essere utilizzato per servizio viaggiatori, con le condizioni previste al punto 6.2, fino al termine della giornata solare successiva a quella in cui si è verificata l'anormalità, dopo di che deve essere inviato all'impianto di manutenzione (ved. Allegato B).

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 ¹² che per i treni di materiale ordinario dovrà essere consegnata nei modi d'uso o allegata all'M40 di scambio moduli;

¹² 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.

- 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 ¹³.

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 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 la mancanza del blocco porte

¹³ 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)".

prolungata¹⁴ 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:

- porta trovata aperta in misura tale da consentire il passaggio di una persona o comunque sbloccata in modo da far dedurre che potrebbe averlo consentito;
- mancanza del blocco porte a velocità zero associato a mancanza del sigillo; il PdA deve presumere la caduta di un viaggiatore.

Non sussistendo tali condizioni il PdA deve escludere la caduta di viaggiatori.

Nei casi di presunta caduta di un viaggiatore in aggiunta agli altri provvedimenti previsti dalla vigente normativa, dovrà:

- utilizzare, ove disponibile, la chiamata di emergenza via GSMR (REC);
- informare con comunicazione registrata il regolatore della circolazione (DM/DCO)¹⁵.

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.

¹⁴ Dall'inizio dell'evento al termine della constatazione.

¹⁵ 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 massicciata o interbinario; non si esclude sia avvenuta la caduta di un viaggiatore dal convoglio.

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;
- nel caso in cui la porta in questione si trovi lato interbinario, 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
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. 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)¹⁶. 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 Nazionale/Internazionale;

¹⁶ Gli agenti in possesso di Tablet (COCS 52/DT r.v.) sono esclusi dalla determinazione del fabbisogno.

- 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

**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, E 403, 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