TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema
Direttore

N.E.I.F. n° 4.1

del 12/01/2009

In vigore dalle ore 0,00 del 1°/02/2009

PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO) NORME INTEGRATIVE

Annulla e sostituisce	Integra
NEIF 4.0 DEL 14/11/07. I RIFERIMENTI ALLA NEIF 4.0 EVENTUALMENTE PRESENTI IN ALTRI DOCUMENTI DOVRANNO ESSERE INTESI COME RIFERITI ALLA PRESENTE NEIF 4.1	**PGOS** - ART. 91/TER
NEIF 6 DEL 21/03/08	**ISPAT** - ART.9 DELLE DISPOSIZIONI GENERALI

INDICE

1. GENERALITÀ 2
2. SUDDIVISIONE DEI TRENI IN FUNZIONE DEI ROTABILI IN COMPOSIZIONE 3
3. NORME RELATIVE ALL'UTILIZZAZIONE DELLE PORTE IN CONDIZIONI DEGRADATE 4
3.1. Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte di accesso 4
3.2. Guasto al dispositivo tachimetrico 5
3.3. Anormalità alla telechiusura delle porte 6
4. MODALITÀ DI UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI APERTURA DI EMERGENZA DELLE PORTE DI ACCESSO 6
5. MODALITÀ PER LA MESSA FUORI SERVIZIO E LA SEGNALAZIONE DI PORTE DI ACCESSO INUTILIZZABILI 7
6. APERTURA PORTE IN CORSO DI VIAGGIO 8
7. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO 9
8. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI 9

9. DISTRIBUZIONE 10
TABELLA 11
ALLEGATO A - TABELLA DELLE ANORMALITÀ PIÙ FREQUENTI RELATIVE ALLA TELECHIUSURA DELLE PORTE DI ACCESSO 12
ALLEGATO B - ELENCO DEI ROTABILI APPARTENENTI AI TRE GRUPPI DI CUI AL COMMA 2..... 13

1. GENERALITÀ

Premesso che il G.I.:

- con Disposizione n. 21 del 09/05/2007 (in vigore dal 1° dicembre 2007), ha emendato, tra l'altro, l'articolo 91/ter della PGOS "PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTRO-PNEUMATICO)";
- con Disposizione n. 22 del 09/05/2007 (in vigore dal 1° dicembre 2007), ha emendato, tra l'altro, l'art 9 delle Disposizioni Generali dell'ISPAT "NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTROPNEUMATICO);

modificando così la pregressa normativa sulla gestione delle porte di accesso e sopprimendo sia la tab. 44/bis della PGOS che la tabella dell'ISPAT richiamata dal comma 13 dell'art. 9 delle Disposizioni Generali.

Atteso che con la stesse Disposizioni il G.I. ha demandato all'Impresa Ferroviaria:

- l'emanazione, ad integrazione delle norme emanate dallo stesso, delle procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso (v. PGOS art. 91/ter comma 8, v. ISPAT Disposizioni Generali art. 9 comma 8);
- l'emissione di specifiche norme per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate (v. PGOS art. 91/ter comma 16, v. ISPAT Disposizioni Generali art. 9 comma 16);

la presente NEIF disciplina:

- la suddivisione dei treni in funzione dei rotabili in composizione (muniti di porte di accesso a comando automatico) secondo le tre tipologie previste dalle citate Disposizioni, in relazione alle caratteristiche dei sistemi di chiusura centralizzata in opera sugli stessi;
- le norme relative all'utilizzazione delle porte di accesso in caso di anormalità:
  - del controllo centralizzato di chiusura (cd blocco porte);

- del dispositivo tachimetrico;
- del sistema di telechiusura;

■ 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.

2. SUDDIVISIONE DEI TRENI IN FUNZIONE DEI ROTABILI IN COMPOSIZIONE

Ai fini della corretta utilizzazione delle porte di accesso, si ricorda che, ai sensi delle modifiche regolamentari introdotte dalle Disposizioni suddette, i treni aventi in composizione rotabili muniti di porte a comando automatico (elettrico od elettropneumatico) che permettono la chiusura centralizzata delle stesse (telechiusura), sono suddivisi nelle seguenti tipologie:

Gruppo a) **"Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida**: questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa";

Gruppo b) **"Treni composti da rotabili con consenso di apertura porte in cabina di guida**: questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso di apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida";

Gruppo c) **"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".

Ciò premesso, in **allegato B** è riportato l'elenco dei rotabili appartenenti ai tre gruppi sopra menzionati.

In caso di composizione diversa da quella programmata, oppure in caso di composizioni promiscue secondo le combinazioni previste (Gruppi a+b ovvero Gruppi b+c), si darà attuazione a quanto rispettivamente previsto:

■ dal comma 3 dell'art. 91/ter della PGOS e dal comma 3 dell'art. 9 delle Disposizioni Generali dell'ISPAT;

- dal comma 7 dell'art. 91/ter della PGOS e dal comma 7 dell'art. 9 delle Disposizioni Generali dell'ISPAT.

Per una corretta utilizzazione delle porte di accesso, per quanto non disciplinato dalla presente NEIF, si rimanda ai manuali e alle procedure d'uso dei singoli rotabili.

3. NORME RELATIVE ALL'UTILIZZAZIONE DELLE PORTE IN CONDIZIONI DEGRADATE

3.1. Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte di accesso

Con riferimento esclusivo ai treni aventi in composizione rotabili per i quali è previsto il controllo di chiusura porte in cabina di guida, la segnalazione luminosa a conferma del regolare stato di chiusura di tutte le porte, posta sul banco di manovra della cabina di guida, è condizione necessaria per l'avvio del treno e per il proseguimento della marcia. Il PdC pertanto:

- a treno fermo, non deve partire in mancanza di tale segnalazione;
- durante la marcia, nel caso in cui si avveda della sua mancanza, deve arrestare il treno.

In entrambi i casi il macchinista deve dare avviso di tale mancanza al CT per la ricerca di porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta, le quali dovranno essere poste fuori servizio con le modalità di cui al successivo paragrafo 5.

Nel caso in cui, nonostante gli interventi suddetti, non pervenisse il controllo di chiusura delle porte in cabina di guida, il PdC emetterà M40 per l'affidamento del controllo chiusura porte al CT; questi, da quel momento in poi, cumulerà nel "pronti" per la partenza o, quando di sua spettanza, nell'ordine di partenza, anche la verifica con esito positivo dell'avvenuta chiusura delle porte del convoglio.

Il CT dovrà inoltre:

- durante la marcia del treno, compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative, eseguire controlli sullo stato di chiusura delle porte;
- comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente per consentire la tempestiva programmazione degli opportuni interventi (es. sostituzione del materiale, intervento manutentivo, ecc.);
- allegare l'M40 ricevuto dal PdC ai documenti treno, facendone annotazione sul BFC.

Nella Tabella in **allegato A** sono riassunti gli interventi richiesti al personale in ragione della tipologia di carrozze in composizione al treno.

3.2. Guasto al dispositivo tachimetrico

Il dispositivo tachimetrico, di cui sono dotate alcune tipologie di rotabili, attiva il blocco delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità, oppure il loro sblocco quando la velocità scende al di sotto dei 5 km/h. Lo stato di efficienza o meno di detto dispositivo è rilevabile secondo le modalità indicate dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile.

Allo scopo di assicurare il controllo dello stato di efficienza del dispositivo tachimetrico sono prescritti al PdA gli adempimenti che seguono.

Prima della partenza del treno dalla stazione di origine, il PdA deve controllare:

- il regolare accoppiamento della condotta elettrica 13/18 conduttori;
- il corretto funzionamento del dispositivo tachimetrico accertando l'assenza di eventuali segnalazioni di guasto tramite le apposite segnalazioni, il cui posizionamento e il cui significato sono illustrati dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile (in genere dette segnalazioni sono posizionate sulla centralina di comando e sull'architrave delle porte).

Il PdA assicurerà detti controllo anche:

- nelle località di servizio ove venisse eventualmente modificata la composizione, limitatamente ai veicoli interessati;
- durante la marcia del treno, compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative.

Il rilevamento dello stato di inefficienza del dispositivo comporterà le seguenti misure:

- durante la marcia:
  - il PdA deve tempestivamente far arrestare il treno, assicurando, per quanto concesso dalle condizioni operative, il presenziamento della(e) porta(e) interessata(e) fino all'arresto del treno ed astenendosi da ogni tentativo di regolarizzazione della(e) porta(e) stessa(e).
- a treno fermo:
  - il PdA attuerà quanto previsto dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile per ripristinare la corretta funzionalità del dispositivo tachimetrico;
  - in caso di esito negativo il PdA provvederà a bloccare in posizione di chiusura tutte le porte di accesso per le quali non è assicurato il regolare intervento del dispositivo tachimetrico regolandosi poi, per gli ulteriori interventi, nei modi seguenti:
- nel caso in cui il guasto riguardi il dispositivo tachimetrico nel suo complesso, con effetti dunque su tutte le porte del rotabile, dovranno essere bloccate chiuse tutte le porte e il rotabile posto fuori servizio;

- nel caso in cui il guasto interessi solo alcune porte del rotabile, le stesse debbono essere bloccate chiuse; per l'eventuale messa fuori servizio del rotabile, ci si atterrà a quanto previsto nel successivo paragrafo 5.

Nella Tabella in **allegato A** sono riassunti gli interventi richiesti al personale in ragione della tipologia di composizione del treno.

3.3. Anormalità alla telechiusura delle porte

In caso di anormalità alla telechiusura delle porte il personale dei treni deve applicare quanto riportato nella Tabella in **allegato A** in ragione del tipo di anormalità e del tipo di composizione.

Il PdA deve inoltre provvedere a comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente per consentire la programmazione degli opportuni interventi (es. sostituzione del materiale, intervento manutentivo, ecc.). L'avvenuta comunicazione dovrà essere annotata sul BFC e sulla lista veicoli.

4. MODALITÀ DI UTILIZZO DEI DISPOSITIVI DI APERTURA DI EMERGENZA DELLE PORTE DI ACCESSO

Ogni porta di accesso è dotata di un dispositivo di apertura di emergenza piombato che, se azionato, neutralizza il sistema di sicurezza di blocco della porta.

L'azionamento del dispositivo di apertura di emergenza, al quale il PdA deve ricorrere solo in caso di emergenza [1]:

- consente l'apertura manuale della porta;
- in alcuni rotabili, secondo quando indicato dai manuali e dalle procedure d'uso degli stessi, in particolare con treno in movimento, può comportare l'immediata apertura della porta stessa.

Per la piombatura di questo dispositivo valgono le norme di cui all'art. 11 comma 4 della PGOS.

Nel caso in cui PdA rilevi la mancanza della piombatura del dispositivo di apertura di emergenza, dovrà provvedere a:

---

[1] Il dispositivo può essere azionato anche con la chiave quadra di servizio senza spiombare e, dopo l'uso, deve essere riportato in posizione normale altrimenti la porta verrebbe esclusa dal telecomando. Su alcune carrozze l'azionamento del dispositivo è segnalato da un avvisatore acustico che resta permanentemente in funzione fino a quando il dispositivo stesso non è stato riportato in posizione di normale funzionamento (riarmato).

- compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo allegandola alla lista veicoli;
- comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente per permettere la programmazione degli opportuni interventi; l'avvenuta comunicazione dovrà essere annotata sul BFC e sulla lista veicoli.

5. MODALITÀ PER LA MESSA FUORI SERVIZIO E LA SEGNALAZIONE DI PORTE DI ACCESSO INUTILIZZABILI

In caso di anormalità di funzionamento delle porte di accesso il PdA dovrà comportarsi come di seguito specificato:

a) se l'anormalità si manifesta in località di servizio sede di verifica, per i treni composti da materiale ordinario il CT valuterà l'opportunità di richiedere l'intervento del personale di verifica per il ripristino o la messa fuori servizio della(e) porta(e) di accesso in avaria; in caso contrario vi provvederà direttamente, avvalendosi eventualmente della collaborazione del PdC. La richiesta di intervento del personale della verifica dovrà essere fatta dal CT nei modi d'uso tramite il presidio territoriale competente;

b) se l'anormalità:
   - » si manifesta in località di servizio non sede di verifica,
   - » si manifesta durante il viaggio e non sia possibile eliminarla,
   - » interessa Mezzi Leggeri o ETR,

   il PdA a treno fermo dovrà:

   - mettere la porta fuori servizio assicurandola in posizione di chiusura e verificando che non presenti pericolo per i viaggiatori, secondo le specifiche modalità previste dai manuali e dalle procedure d'uso del rotabile (in caso di difficoltà il PdA potrà richiedere la collaborazione del PdC),
   - segnalare tale condizione apponendo sul finestrino della porta messa fuori servizio l'apposita etichetta (Mod. "S" ex mod. M.60),
   - compilare l'apposita scheda segnalazione del libro di bordo allegandola alla lista veicoli.

In entrambi i casi il CT inoltre deve:

- comunicare l'anormalità 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.

Al fine del mantenimento di una carrozza in servizio commerciale, deve essere in servizio almeno una porta per lato [2].

Nel caso di messa fuori servizio di una porta di carrozza dotata 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 :

- » treni con posti prenotati ove non fosse possibile assegnare ai passeggeri della carrozza in questione posti nel resto della composizione,
- » rotabili 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 contiguo,
- » le porte intercomunicanti interessate non siano chiuse a chiave.

Negli altri casi la vettura deve essere messa fuori servizio.

Giunto nella località termine di corsa il veicolo potrà essere riutilizzato in servizio solo a riparazione avvenuta.

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

Il PdA dovrà informare la clientela delle mutate condizioni di salita e discesa dal veicolo nei modi d'uso.

Nella Tabella in **allegato A** sono riassunti gli interventi richiesti al personale in ragione della tipologia di carrozze in composizione al treno.

6. APERTURA PORTE IN CORSO DI VIAGGIO

Il rilevamento, durante la marcia del treno, di una porta non correttamente chiusa (es. del tutto o parzialmente aperta e/o non correttamente assicurata in chiusura) deve portare all'attivazione di due distinte procedure:

- ■ una finalizzata alla gestione della presunta caduta di un viaggiatore dal treno;

---

[2] Fanno eccezione carrozze particolari (esempio carrozze ristorante) non dotate di porte di salita viaggiatori nelle quali l'evacuazione d'emergenza dei viaggiatori è comunque assicurata da altre vie di fuga (porte di servizio, vetri rimovibili, ecc.)

- l'altra finalizzata alla gestione in sicurezza del treno stesso.

Per la gestione della presunta caduta di un viaggiatore dal treno, in aggiunta agli atri provvedimenti previsti dalla vigente normativa e ove disponibile, deve essere utilizzato anche il segnale di prudenza generalizzata via GSMR (REC).

Per la gestione in sicurezza del treno occorre invece tenere presente che non è assolutamente ammesso far viaggiare il treno con una porta non correttamente chiusa in quanto, a causa degli effetti aerodinamici indotti dalla marcia del treno stesso, esaltati dall'eventuale incrocio con altri convogli, soprattutto se in galleria, può ingenerarsi il distacco dell'anta e l'insorgere di ulteriori e più gravi rischi.

Per le suddette ragioni, rilevando durante la marcia una porta non correttamente chiusa, 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 ed 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, provvedere alla regolarizzazione della porta stessa operando, ove possibile, dall'interno del convoglio.

Ove 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.

7. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

- Disposizione 21 del 09 maggio 2007 in vigore dal 01.12.2007 "Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS)".
- Disposizione 22 del 09 maggio 2007 in vigore dal 01.12.2007 "Modifiche all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei treni (Norme sulle porte a comando automatico)".

8. DEFINIZIONI ED ABBREVIAZIONI

BFC	Bollettino Frenatura e Composizione
CT	Capo Treno
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

9. 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

Condotta	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**	**2° Ag.**
	17	**17**	**17**	**17**	**17**	**17**	**17**
Accompagnamento e formazione treno	**A**	**B**	**C**	**D**	**D1**		
	17	**17**	**17**	**17**	**17**		
Verifica	**A**	**B**	**C**				
	17	**17**	**17**				
Manutenzione	**Competenza su organi di sicurezza**						

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 A - TABELLA DELLE ANORMALITÀ PIÙ FREQUENTI RELATIVE ALLA TELECHIUSURA DELLE PORTE DI ACCESSO

GRUPPO/I	TIPO DI COMPOSIZIONE	TIPI DI ANORMALITA' E PROVVEDIMENTI DA ADOTTARE				
		v. paragrafo 3.1	v. paragrafo 3.2	v. paragrafo 3.3		
		Mancata o perdita segnalazione controllo chiusura porte di accesso	**Guasto al dispositivo tachimetrico di una carrozza (1)**	**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)**
Gruppo a)	Composizione **omogenea** realizzata con rotabili appartenenti al Gruppo a): treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida (mezzi leggeri, ETR, treni aventi in composizione carrozze a piano ribassato e doppio piano).	• a treno fermo, il PdC non deve partire in mancanza di tale segnalazione; • durante la marcia, nel caso si avveda della perdita di tale segnalazione, il PdC deve arrestare il treno; • dopo i controlli del caso, non ripristinandosi la funzionalità della segnalazione, il macchinista emette M40a per affidamento del controllo chiusura porte al CT.	----------	• il CT deve ripetere l'operazione di chiusura utilizzando il commutatore di un veicolo adiacente; • tentativo di passare alla chiusura da parte del macchinista dopo opportuni accordi.	• ripetere l'operazione di chiusura utilizzando uno dei commutatori del veicolo le cui porte non si sono chiuse; • se non è possibile eliminare l'anormalità, si dovrà provvedere a bloccare chiuse tutte le porte e a mettere fuori servizio la carrozza (2).	• mettere fuori servizio la porta (2).
Gruppo b)	Composizione omogenea con rotabili appartenenti al Gruppo b): treni composti da rotabili con consenso di apertura in porte in cabina di guida.	----------	• provvedere a bloccare chiuse tutte le porte e mettere fuori servizio la carrozza (2).	• il CT deve ripetere l'operazione di chiusura utilizzando il commutatore di un veicolo adiacente; • se l'anormalità permane, ove possibile è ammesso il passaggio alla chiusura manuale; in tali condizioni è ammesso, se necessario, mettere fuori servizio alcune porte (2).	• come per i treni di cui al punto 1 della presente tabella (4); • eccezionalmente e ove possibile, è ammesso procedere con la chiusura manuale; in tali casi, se necessario, è ammesso porre fuori servizio le porte di un vestibolo (2).	• mettere fuori servizio la porta (2); • eccezionalmente, ove possibile, una volta verificato il corretto funzionamento della chiusura manuale della porta, è ammesso il passaggio alla chiusura manuale della stessa.
Gruppo c)	Composizione di carrozze UIC-X, UIC-Z1, Gran Comfort, Eurofima o promiscua con carrozze del Gruppo b) nonché composizioni di carrozze del solo Gruppo b) quando, per guasto della locomotiva in corso di viaggio, debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando porte.	----------				• mettere fuori servizio la porta (2); • eccezionalmente per le sole carrozze MD e UIC-X (IR), ove possibile, una volta verificato il corretto funzionamento della chiusura manuale della porta, è ammesso il passaggio alla chiusura manuale.
Gruppo a) + Gruppo b)	Composizione promiscua realizzata con rotabili appartenenti al Gruppo a) e al Gruppo b): treni aventi in composizione: • carrozze a piano ribassato e/o a doppio piano; • carrozze MD e/o UIC/X (IR).	• come per i treni di cui al Gruppo a) della presente tabella, tenendo presente che l'anormalità non riguarda le carrozza MD e/o UIC-X (IR).	• Sulle carrozze dotate del dispositivo tachimetrico, si dovrà provvedere a bloccare chiuse tutte le porte e a mettere fuori servizio la carrozza(2).	• come per i treni di cui al Gruppo a)) della presente tabella; • se l'anormalità permane e riguarda solo le carrozze MD e/o UIC-X (IR), ove possibile è ammesso il passaggio alla chiusura manuale; in tali casi, se necessario, è ammesso porre fuori servizio alcune porte (2).	• Come per i treni di cui al punto 1) della presente tabella (4); • Se l'anormalità permane e riguarda solo le carrozze MD e/o UIC-X (IR), ove possibile è ammesso il passaggio alla chiusura manuale; in tali casi, se necessario, è ammesso porre fuori servizio le porte di un vestibolo (2) .	

(1) La presenza e l'inefficienza del dispositivo tachimetrico sono rilevabili tramite apposita segnalazioni riportare nei manuali e nelle procedure d'uso del rotabile.
(2) Il numero massimo di porte che può essere messo fuori servizio in una vettura è riportato al paragrafo 5 della presente NEIF.
(3) Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non è correttamente chiusa, il PdA deve tempestivamente far arrestare la corsa del treno, presenziando la porta fino all'arresto evitando ogni tentativo di regolarizzazione in corsa.
(4) Su talune carrozze l'apertura delle porte o l'imperfetta chiusura è segnalata dall'accensione di un'apposita lampada spia posta sull'architrave della porta.

ALLEGATO B - ELENCO DEI ROTABILI APPARTENENTI AI TRE GRUPPI DI CUI AL COMMA 2

Appartengono al **Gruppo a)** i seguenti sottogruppi:

a.1) i treni di mezzi leggeri ed ETR;
a.2) i treni composti da carrozze a piano ribassato;
a.3) i treni composti da carrozze a doppio piano (compreso il materiale VIVALTO);
a.4) i treni composti da carrozze UICX-IR;
a.5) i treni composti da carrozze Media Distanza (MDVE – MDVC) marcate con il pittogramma **a**[3]
a.6) i treni effettuati con doppia trazione simmetrica di E.414 in comando multiplo e carrozze Z1, GC ed Eurofima contrassegnate con le numerazioni 61831990 (2,3,4)XX-X , 6183 29-90 XXX X e 6183 85-90 XXX X. (rif. NEIF 10)

Le cabine di guida dei rotabili di testa utilizzati per l'effettuazione dei treni di questo gruppo devono essere provviste di apparecchiatura idonea alla telechiusura; le locomotive devono essere dotate anche di condotta principale.

Appartengono al **Gruppo b)**:

« *per memoria* »

Appartengono al **Gruppo c)**:

- i treni composti con carrozze UIC-X, UIC-Z1, Gran Comfort, Eurofima.

Le locomotive in servizio a tali treni devono essere provviste almeno della condotta principale.

---

[3] Tutto il parco Media Distanza risulta modificato e quindi appartenente al Gruppo a). In ragione di ciò la presenza del pittogramma **a** non ha più significato e verrà progressivamente tolto d'opera.