

CAPITOLO IX

TRENI NAVETTA

Art. 91

NORME DI ESERCIZIO

1. I treni navetta sono composti di materiale per viaggiatori specializzato, distinto dalla lettera «n» od «np», poste in precedenza alla serie (nB, npBD, ecc.).

Tali treni hanno composizione bloccata, comprendente una locomotiva diesel od elettrica, appositamente attrezzata, ad una estremità ed un veicolo pilota all'altra.

Il veicolo pilota è munito di cabina guida, collegata telefonicamente con la locomotiva e dotata di rubinetto di comando del freno, di fischio e di dispositivo di comando della disinserzione rapida dei motori di trazione. La cabina di guida del veicolo pilota deve essere ubicata all'estremità del treno.

La marcia dei treni navetta può avvenire indifferentemente con locomotiva in testa o in coda.

Le disposizioni contenute nel presente capitolo e nel Capitolo IX bis sono valide anche nel caso in cui, per motivi contingenti, il treno navetta sia privo del veicolo pilota purché sia collegato il cavo del telecomando.

2. La condotta dei treni navetta è affidata di norma ad un macchinista e ad un macchinista TM, entrambi abilitati alla condotta del mezzo di trazione utilizzato.

Sulle linee ove è autorizzata la condotta dei treni da macchinisti TM (D.M. 11 agosto 1972, n. 9207, Art. 9) la condotta dei treni navetta è di norma affidata a due macchinisti TM.

3. Nella marcia con locomotiva in coda il macchinista od uno dei due macchinisti TM prenderà posto nella cabina di guida del veicolo pilota e l'altro sulla locomotiva.

L'agente che prende posto nella cabina di guida del veicolo pilota ha la responsabilità della condotta del treno e trasmette all'altro agente, a mezzo del telefono, gli ordini di partenza e di regolazione della marcia e provvede, in caso di emergenza, alla disinserzione rapida dei motori di trazione a mezzo dell'apposito dispositivo di comando.

4. Al treno in partenza con locomotiva in coda le prescrizioni vanno date al macchinista di testa, il quale è tenuto a comunicarle all'altro macchinista.

5. Prima della partenza del treno con locomotiva in coda deve essere accertato a cura dei macchinisti il regolare funzionamento del circuito telefonico e di disinserzione.

Il rodiggio e la sospensione del veicolo di testa devono essere sorvegliati anche da parte del macchinista.

6. Sul veicolo pilota la manovra di isolamento del rubinetto di comando del freno deve essere eseguita utilizzando la maniglia asportabile che isola il rubinetto di comando del freno sulla locomotiva.

7. Per la regolarità di marcia dei treni navetta è di particolare importanza che i tenditori siano tirati a fondo. Il controllo deve essere fatto scrupolosamente dal personale addetto, specie dopo manovre di composizione del treno.

L'accoppiamento ed il distacco delle condotte elettriche (A.T. e B.T.) deve essere eseguito dal personale incaricato, sotto la dirigenza e la sorveglianza del personale di macchina.

8. Di norma i treni navetta devono essere composti in modo che in arrivo alle stazioni di testa la locomotiva si trovi in coda.

9. La cabina di guida del veicolo pilota, quando trovasi in coda al treno e durante gli stazionamenti, deve essere chiusa a chiave.

10. In casi particolari, stabiliti dalle Unità periferiche interessate, è ammesso aggiungere in coda ai treni navetta con telecomando carrozze fuori servizio (escluse quelle con sospensioni pneumatiche) o carri, quando ciò non pregiudichi il rispetto dell'orario dei treni stessi.

In casi eccezionali è anche ammesso aggiungere, in coda ai treni suddetti, carrozze in servizio escluse quelle con sospensioni pneumatiche e quelle per le quali è richiesto il controllo del blocco porte.

In tali casi la locomotiva, se si trova in coda, risulterà intercalata nel treno senza particolari soggezioni.

Nel caso di un treno navetta trainato è ammesso aggiungere una locomotiva a condizione che questa venga ubicata in testa. In tal caso può essere evitato il presenziamento della locomotiva titolare purché dalla locomotiva di testa vengano alimentate la condotta principale e la condotta AT ed inoltre restino inalterate le modalità di comando e controllo delle porte.

PARTICOLARI NORME PER I TRENI NAVETTA CON TELECOMANDO

11. I treni navetta sono composti di materiale specializzato ivi compresa la locomotiva che quando si trova in coda viene telecomandata dalla carrozza pilota.

Il materiale specializzato per tali treni è costituito da carrozze attrezzate con cavi per il telecomando (condotta elettrica con 13/18 e/o condotta elettrica con 78 conduttori).

Tali carrozze possono circolare in composizione omogenee o promiscue purché raggruppate per tipo.

Il numero massimo e la tipologia delle carrozze ammesse nel convoglio nonché il tipo di condotta elettrica per il telecomando in dotazione alle stesse sono indicate nel prospetto seguente:

| Tipo di carrozze | Condotta con 13/18 conduttori | Condotta con 78 conduttori | Numero massimo di carrozze |
|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| piano ribassato | NO | SI | 13 (*) |
| due piani | NO | SI | 10 |
| media distanza; UIC-X (IR) | SI | SI | 13 (*) |
| UIC-X | SI | NO | 13 |
| UIC-Z1 | SI | NO | 13 |

(*) Il limite massimo è di 10 carrozze se nella composizione è presente almeno una del tipo a due piani.

12. La condotta dei treni di cui al precedente comma 11 è affidata, di regola, a due agenti entrambi abilitati alla condotta dei mezzi di trazione; nei casi previsti e disciplinati da specifiche norme, la condotta dei suddetti treni può essere affidata ad un solo agente.

13. Nella marcia con locomotiva in coda dei treni navetta, i due agenti di condotta devono prendere posto nella cabina di guida della carrozza pilota.

In caso di:

a) guasto o indisponibilità del dispositivo antincendio o guasto del dispositivo antislittante della locomotiva;

b) guasto del telecomando;

il secondo agente di condotta, salvo diversa prescrizione stabilita dalle norme particolari del mezzo di trazione, deve prendere posto nella cabina di manovra anteriore secondo il senso di marcia della locomotiva per sorvegliare, a seconda dei casi, il funzionamento dei dispositivi di cui al punto a) o per la regolazione della marcia, nel caso b), come treno navetta non telecomandato.

Nei casi a) e b) il capotreno, od altro agente abilitato ai segnali, deve prendere posto permanentemente nella cabina di guida con l'obbligo dell'osservanza dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio.

13 bis. Nella marcia con locomotiva in coda dei treni navetta affidati ad un solo agente addetto alla condotta, questi deve prendere posto nella cabina di guida della carrozza pilota.

In caso di:

a) guasto o indisponibilità del dispositivo antincendio, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso;

b) guasto del dispositivo antislittante, è ammesso proseguire la marcia fino a termine corsa; in tal caso il guidatore deve contenere gli assorbimenti di corrente entro i valori minimi possibili;

c) guasto del telecomando, dovrà essere richiesta la locomotiva di soccorso, salvo i casi in cui sia possibile passare la locomotiva in testa al treno in stazione o in località di servizio presenziata. Al fine di liberare la linea, dove consentito, si potrà ricorrere anche alla retrocessione del treno nella stazione limitrofa, adottando le norme previste.

14. I limiti di velocità ammessi nella marcia con locomotiva in coda sono indicati all'Art. 65.

15. Per l'apertura, la chiusura e la sorveglianza delle porte di tipo a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) delle carrozze valgono le norme di cui ai punti a) e b) del comma 1 dell'art. 91 ter.

Per la piombatura dei rubinetti di sicurezza delle porte valgono le disposizioni di cui all'Art. 11/4.

In caso di richiesta di locomotiva di soccorso, deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici come prescritto all'Art. 83/12-c.

16. I fanali di coda devono essere accesi e spenti a cura del personale di condotta.

La tabella di coda e le tabelle identificative dei treni aventi composizione bloccata devono essere poste in opera a cura del personale dell'Impresa Ferroviaria.

17. La condotta R.E. deve essere sempre collegata e quando la locomotiva è in coda deve essere alimentata anche nei periodi in cui il riscaldamento elettrico non viene erogato.

Pertanto la condotta R.E. di questi treni va considerata sempre sotto tensione.

Non occorre effettuare in arrivo il distacco del cavo AT tra locomotiva e primo veicolo quando essa rimane agganciata al treno in attesa di svolgere altro servizio.

18. All'inizio del servizio il personale di condotta deve:

- dirigere e sorvegliare l'esecuzione dell'accoppiamento e del distacco delle condotte elettriche (A.T. e B.T.) tra locomotiva e primo veicolo effettuato dal personale incaricato;

- controllare il regolare collegamento degli accoppiatori BT lungo tutto il treno e, in mancanza di agente addetto alla verifica, provvedere alla normalizzazione;

- verificare il funzionamento delle porte comandandole dalla locomotiva e dalla carrozza pilota quando per il telecomando viene utilizzata la condotta elettrica a 78 conduttori;

- controllare sulla carrozza pilota la regolarità delle segnalazioni del dispositivo antincendio ed antislittante.

Nei treni affidati ad un solo agente addetto alla condotta il controllo del regolare collegamento e l'eventuale normalizzazione degli accoppiatori BT lungo il treno resta affidato ad un agente con funzioni di verificatore o capotreno.

19. I treni navetta devono essere immobilizzati a cura del personale di condotta stazionando la locomotiva e la carrozza pilota.

Condizioni più restrittive, da riportarsi nelle disposizioni «Disposizioni varie per località di servizio» del Fascicolo Linea o Fascicolo Orario, possono essere previste, sentite le Imprese Ferroviarie, dalle Unità periferiche, in base alle condizioni ambientali (ad esempio: pendenza del binario, particolari condizioni atmosferiche). Qualora sia necessario lo spostamento in manovra di un treno navetta già posto in stazionamento, il personale di condotta del mezzo di manovra ha l'obbligo di togliere i freni di stazionamento inseriti e di provvedere al successivo stazionamento al termine delle operazioni di manovra.

20. Devono essere inoltre osservate le norme di cui ai commi 1, 5, 6, 8, e 9 precedenti.

21. Quando viene composto, o comunque manovrato, un treno di carrozze dotate di condotta elettrica a 13/18 e 78 conduttori, deve essere eseguito sempre il collegamento di entrambe le condotte elettriche.

22. Per i movimenti di manovra per il ricovero, il piazzamento ed il trasferimento dei treni navetta (sia con locomotiva in testa sia con locomotiva telecomandata in coda) effettuati senza manovratore, occorrono due agenti addetti alla condotta; nel caso di treni navetta serviti da locomotiva E464 occorre un solo agente di condotta. Tali movimenti possono effettuarsi a condizione che gli stessi siano regolati da segnali fissi o a mano e, nel caso di treni navetta serviti da locomotiva E464 con un solo agente addetto alla condotta, esista anche il collegamento radiotelefonico con un posto a terra, ottenuto anche tramite telefono cellulare.

In ogni caso il personale di condotta deve prendere posto nella cabina anteriore senso di marcia ed essere a conoscenza dei movimenti da eseguire.

Determinati movimenti di regresso in manovra possono essere eseguiti senza prevedere l'abitazione del banco di manovra del rotabile che costituisce la testa del convoglio durante il movimento di regresso stesso purché siano rispettate le seguenti ulteriori condizioni:

- a) i movimenti delle manovre non impegnino tratti di piena linea;
- b) un agente abilitato ai segnali (agente di condotta o capotreno) prenda permanentemente posto nella cabina di guida che costituisce la testa del convoglio, per comandare la manovra, sorvegliare l'istradamento, rispettare i segnali e all'occorrenza arrestare il treno;
- c) sia possibile azionare la frenatura di emergenza del convoglio tramite il rubinetto di comando della frenatura di emergenza o altro dispositivo di comando della frenatura continua automatica presente in cabina di guida (l'agente che comanda la manovra deve essere portato a conoscenza, se necessario, delle operazioni da eseguire per azionare la frenatura

dalla cabina di guida, a cura dell'agente di condotta);

- d) prima di iniziare il movimento di retrocessione venga stabilito il collegamento fonico tra l'agente di condotta e l'agente che comanda la manovra a mezzo citofono o telefono cellulare;
- e) il collegamento fonico deve essere mantenuto attivo durante tutto il movimento di regresso, ripetendo con continuità l'ultimo ordine impartito (indietro-rallenta-ferma);
- f) venga comandato l'arresto del movimento di manovra qualora si verifichi l'interruzione della comunicazione.

I treni e le località dove il provvedimento può essere applicato devono essere stabiliti dalle Unità periferiche d'intesa con le Imprese Ferroviarie interessate.

Art. 91 bis

DISPOSIZIONI RIGUARDANTI LE CARROZZE A DUE PIANI

1. Tali carrozze sono provviste di sospensioni pneumatiche la cui efficienza è segnalata, a mezzo di lampada spia, nelle cabine di guida delle locomotive attrezzate per treni navetta telecomandati e delle carrozze semipilota di qualsiasi tipo.

2. L'Impresa Ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni composti con carrozze a due piani. Per i treni non previsti nella predetta comunicazione, nella cui composizione sono previste carrozze a due piani, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione (1).

3. All'inizio del servizio il personale di condotta deve controllare l'efficienza delle sospensioni pneumatiche attraverso l'apposita segnalazione in cabina.

Durante la marcia in caso di mancata segnalazione di regolarità delle sospensioni in parola il p.d.m. proseguirà fino al termine di corsa rispettando la limitazione di velocità indicata all'Art. 65-Tab. 31 bis. La stessa limitazione di velocità dovrà essere rispettata anche quando le carrozze a due piani sono in composizione a treni non aventi la condotta principale collegata o aventi in testa una locomotiva non provvista della suddetta apparecchiatura di controllo.

La predetta limitazione non dovrà invece essere osservata nel caso di soccorso ad un treno navetta con telecomando quando l'agente di macchina che resta sulla locomotiva guasta o sulla carrozza pilota per il comando delle porte possa effettuare anche il controllo della regolarità delle sospensioni pneumatiche.

4. Le carrozze a due piani sono munite di dispositivo Autocontinuo per la frenatura del carico.

(1) In composizione carrozze a due piani.

CAPITOLO IX BIS

NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO**Art. 91 ter****PORTE A COMANDO AUTOMATICO
(ELETTRICO O ELETTRONEUMATICO)****GENERALITÀ**

1. I treni composti con rotabili muniti di porte a comando automatico permettono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura) e, secondo le loro caratteristiche, si suddividono nelle seguenti tipologie:

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. I rotabili possono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

b) TRENI COMPOSTI DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA

Questi treni sono composti da rotabili per i quali il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida. I rotabili devono essere equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità;

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. Tale dispositivo assicura la chiusura e il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.

2. Tutti i treni che circolano sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed espletano servizio viaggiatori, per quanto riguarda il sistema di chiusura delle porte, devono essere composti con rotabili dotati di porte a comando automatico e con telechiusura attiva sull'intero convoglio.

Sono eccezionalmente ammessi treni con in composizione rotabili muniti di porte a chiusura manuale nel rispetto di quanto previsto al comma 4.

3. L'Impresa Ferroviaria deve programmare e comunicare al proprio personale, ad ogni variazione di orario, l'elenco dei treni di cui al comma 1 punti a), b) e c) specificando le singole tipologie ad eccezione dei treni composti da mezzi leggeri ed ETR.

Per i treni non previsti nella predetta comunicazione o in caso vi siano differenze di composizione rispetto a quanto programmato, nelle stazioni di origine, di cambio di trazione e in quelle ove il treno cambia composizione, deve essere praticata al personale del treno apposita prescrizione riguardo alla tipologia di chiusura delle porte utilizzando le seguenti formule:

Treni di cui al comma 1, punto a): *“Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto a) dell’art. 91 ter della PGOS”.*

Treni di cui al comma 1, punto b): *“Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punto b) dell’art. 91 ter della PGOS”.*

Treni di cui al comma 1, punto c): *“Vostro treno composto da ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punto c) dell’art. 91 ter della PGOS”.*

In presenza di rotabili con porte a chiusura manuale valgono le norme di cui al comma 4.

4. In presenza di rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale o di rotabili con telechiusura guasta, l'apertura, la chiusura ed il controllo delle stesse è affidato al personale di accompagnamento dei treni.

Nel caso di treni composti da materiale ordinario (carrozze), i rotabili con porte ad apertura e chiusura manuale devono essere ubicati in coda assoluta.

L'Impresa Ferroviaria deve dare avviso con prescrizione al personale di condotta e di accompagnamento della presenza di porte a chiusura manuale in composizione al treno.

5. Le locomotive dei treni di cui al comma 1, punti a) e b), devono essere dotate di apparecchiature idonee alla telechiusura delle porte e della condotta principale mentre quelle in servizio ai treni di cui al comma 1, punto c) devono essere provviste almeno della condotta principale.

I treni di cui al comma 1, punto 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 delle porte, sono considerati assimilati ai treni di cui al comma 1, punto c). In tal caso il personale di condotta deve notificare la circostanza per iscritto al capotreno.

6. I rotabili con porte a comando automatico sono muniti, in prossimità delle stesse, di un dispositivo di sicurezza piombato da utilizzare per l'apertura

delle porte in caso di emergenza. Tale dispositivo è corredato da una targhetta esplicativa indicante le sue funzioni.

7. I treni di materiale ordinario devono essere possibilmente composti con rotabili appartenenti alla stessa tipologia. Sono ammesse composizioni promiscue, purché raggruppate per tipo in modo da garantire il rispetto delle norme specifiche per ciascuna tipologia di rotabile, esclusivamente nei seguenti casi:

- a) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti a) e b). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

“Vostro treno composto da ROTABILI CON COMANDO E CONTROLLO PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA di cui al comma 1, punti a) e b) dell’art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il comando e il consenso di apertura delle porte e la segnalazione dello stato di chiusura delle stesse in cabina di guida”.

In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a). La segnalazione dello stato di chiusura delle porte in cabina riguarda solo i rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a).

- b) Treni aventi in composizione carrozze rispondenti ai requisiti di cui al comma 1, punti b) e c). In questo caso l'Impresa Ferroviaria deve partecipare al personale del treno la seguente prescrizione:

“Vostro treno composto da ROTABILI CON CONSENSO APERTURA PORTE IN CABINA DI GUIDA E DA ROTABILI CON LA SOLA TELECHIUSURA PORTE di cui al comma 1, punti b) e c) dell’art. 91 ter della PGOS, per i quali necessita il consenso di apertura delle porte”.

In tal caso il personale di condotta, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte, deve rispettare le norme per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto b).

8. L'Impresa Ferroviaria deve emanare, ad integrazione delle presenti norme, le eventuali procedure di dettaglio per la corretta utilizzazione delle porte di accesso dei rotabili nonché istruire il personale interessato.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO a)

9. L'apertura delle porte dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandata dal personale di condotta all'atto dell'arresto del treno.

10. La chiusura delle porte è eseguita:

- a) dal capotreno che, dopo il segnale di “pronti” degli altri agenti di

accompagnamento, comanda tramite uno dei dispositivi la chiusura di tutte le porte tranne quella da lui presenziata; dato quindi il “pronti” al dirigente o, se di sua competenza, l’ordine di partenza al personale di condotta, provvede alla chiusura anche di quest’ultima. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni volta che è stato comandato il consenso di apertura, anche se non vi è stata alcuna utilizzazione delle porte stesse;

- b) dal personale di condotta, su ordine del capotreno, sui treni aventi in composizione rotabili non muniti di dispositivi di chiusura. In tal caso il capotreno può servirsi di un agente di accompagnamento per ordinare al personale di condotta la chiusura delle porte. Tali condizioni valgono anche per particolari servizi individuati dalle Imprese Ferroviarie.

Nei treni scortati dal solo capotreno e composti da due sezioni per i quali non è possibile comandare la chiusura di tutte le porte agendo su un solo dispositivo di chiusura, il personale di condotta competente può chiudere le porte di una delle due sezioni su ordine verbale del capotreno o di altro agente di accompagnamento da lui incaricato.

11. Il personale di condotta dei treni di cui al comma 1 punto a) non deve partire in mancanza della segnalazione luminosa del controllo centralizzato dell’avvenuta chiusura di tutte le porte posta sul banco di manovra della cabina di guida. Durante la marcia del treno, nel caso in cui il personale di condotta si avveda della mancanza di tale segnalazione luminosa, deve in ogni caso provvedere all’arresto del treno e informare il capotreno di tale mancanza al fine di eseguire il controllo della chiusura di tutte le porte del treno.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO b)

12. Il consenso per l’apertura delle porte, dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori, è comandato dal personale di condotta all’atto dell’arresto del treno.

13. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10. Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogni qualvolta che l’arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

NORME RELATIVE AI TRENI DI CUI AL COMMA 1, PUNTO c)

14. L’apertura delle porte è possibile localmente dopo lo sblocco automatico delle stesse al di sotto della prefissata soglia di velocità (comma 1 punto c).

15. La chiusura delle porte è eseguita con le stesse modalità di cui al comma 10.

Il comando di chiusura delle porte deve essere sempre impartito ogniqualvolta che l'arresto del treno sia avvenuto in una località ove sia possibile svolgere servizio viaggiatori.

NON CONFORMITÀ ALLE PORTE E/O AL SISTEMA DI CHIUSURA

16. L'Impresa Ferroviaria deve emanare le specifiche norme ed istruire il personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori e del personale di servizio.

Le Imprese Ferroviarie devono altresì stabilire, per ogni singola tipologia di rotabile, il numero massimo delle porte da poter mettere fuori servizio e bloccare in posizione di chiusura in caso di guasto, al fine di poter effettuare servizio viaggiatori anche con i rotabili interessati al guasto, garantendo nel contempo la possibilità della necessaria evacuazione dei viaggiatori in presenza di gravi anomalie (incendio, ecc.).

17. Le porte non utilizzabili devono essere assicurate in posizione di chiusura, segnalate con le apposite etichette e segnalate sul libro di bordo dei rotabili stessi secondo le norme vigenti.

18. Durante la marcia del treno, in caso di rilievo, da parte del personale di accompagnamento, di una o più porte non correttamente chiuse, questi deve tempestivamente provvedere a far arrestare il treno al fine di provvedere alla loro regolarizzazione.

Ogni tentativo di chiusura delle porte durante la corsa del treno è vietato.

19. In caso di richiesta di locomotiva di soccorso deve essere assicurata l'alimentazione dei servizi pneumatici.

Tabella 44 bis soppressa.

