TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema
Direttore

N.E.I.F. n° 10

del 29/07/2008

In vigore dalle ore 0,00 del 1°/09/2008

PORTE A COMANDO AUTOMATICO DEI TRENI EFFETTUATI CON DOPPIA TRAZIONE SIMMETRICA DI E.414 IN COMANDO MULTIPLO E CARROZZE TIPO Z1, GC ED EUROFIMA APPOSITAMENTE MODIFICATE. NORME INTEGRATIVE PROVVISORIE DELLA NEIF 4.0

Annulla e sostituisce	Integra
- - -	PGOS - Art. 91 ter ISPAT - Art. 9 delle Disp. Generali NEIF 4.0 NPC E.414

Indice

1. Generalità 1
2. Campo di applicazione 2
3. Prescrizioni tecniche 3
4. Norme integrative per effettuazione treni con "Lateralizzazione porte" 3
5. Anormalità 4
6. Distribuzione 6

Tabella distribuzione 7

1. Generalità

È in corso il progressivo attrezzaggio delle locomotive E.414 con il Software che consente di attivare un sistema che consente il comando e controllo centralizzato della chiusura delle porte (detto in gergo "Lateralizzazione porte").

Tale sistema, tramite apposite interfacce in cabina di guida e comandi trasmessi sugli accoppiatori a 18 poli, consente il comando e controllo centralizzato della chiusura delle porte di salita passeggeri in cabina di guida delle carrozze in composizione di tipo Z1, GC ed EUROFIMA appositamente modificate per la suddetta funzionalità, contrassegnate con le numerazioni 618319-90 XXX X, 6183 29-90 XXX X e 6183 85-90 XXX X

Le interfacce del sistema "Lateralizzazione porte" nelle cabine di guida delle loco E414 sono costituite da:

- pulsanti luminosi (ARANCIO) per la concessione dei consensi apertura porte, destro e sinistro;
- pulsanti (NERO) per la chiusura globale porte [1];
- pulsante luminoso (BLU) per l'attivazione/controllo del sistema di "Lateralizzazione porte" [2];
- pulsante (GIALLO) per la disattivazione del sistema di "Lateralizzazione porte".

Le locomotive E414 dotate di tale sistema (HW e SW) sono individuate dall'annotazione di seguito riportata, attestante la presenza del sistema che consente l'attivazione della funzionalità in questione:

"Locomotiva idonea al comando e controllo centralizzato delle porte in cabina di guida (Lateralizzazione porte)".

Con sistema "Lateralizzazione porte" attivato, il treno è da considerarsi assimilato a quelli della tipologia a) di cui al comma 1 dell'art. 91 Ter della PGOS - "Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida"

.

2. Campo di applicazione

La presente NEIF disciplina le norme per la gestione delle porte di salita passeggeri, da applicare ai treni effettuati con doppia trazione simmetrica in comando multiplo di E.414 dotate del sistema "Lateralizzazione porte" (HW e SW) e carrozze tipo Z1, GC ed EUROFIMA appositamente modificate, con-

---

[1] I pulsanti NERI per la chiusura porte sono due; posti di lato ai pulsanti di consenso apertura porte destro e sinistro. La pressione anche di uno solo di questi pulsanti comanda la chiusura di tutte le porte delle carrozze in composizione.

[2] Premendo il pulsante BLU lo stesso si accende a luce fissa; viene verificata l'idoneità delle carrozze in composizione, l'efficienza delle relative centraline di lateralizzazione ed attivato il sistema di "Lateralizzazione porte". L'attivazione del sistema è evidenziata dal passaggio a luce fissa del pulsante BLU.

trassegnate con le numerazioni 618319-90 XXX X, 6183 29-90 XXX X e 6183 85-90 XXX X, nelle quali risulta attivabile il sistema atto a consentire il comando e controllo delle porte di salita passeggeri in cabina di guida (detto in gergo "Lateralizzazione porte").

3. Prescrizioni tecniche

I treni di cui al precedete punto 2, nei quali è attivabile il sistema di "Lateralizzazione porte", devono essere comunicati dall'IMC di assegnazione al DCT ETR.

Il DCT ETR, a sua volta, comunicherà l'idoneità della composizione all'attivazione del sistema di "Lateralizzazione porte" agli UMR di competenza per l'emissione delle prescrizioni tecniche ai treni nonché alle SOTNI interessate, per giurisdizione, dal percorso dei treni.

Gli UMR suddetti provvederanno ad emettere al personale del treno la seguente prescrizione:

"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" [3]

4. Norme integrative per effettuazione treni idonei all'attivazione del sistema "Lateralizzazione porte"

L'IMC di assegnazione deve assicurare che i convogli idonei all'attivazione del sistema di "Lateralizzazione porte" siano consegnati all'esercizio con il sistema regolarmente funzionante.

All'inizio del servizio, rilevando sui libri di bordo ("Scheda delle condizioni di stato") di entrambe le locomotive l'idoneità all'attivazione del sistema di "Lateralizzazione porte", il PdC deve effettuare le operazioni previste dal Manuale di Condotta delle locomotive E.414 per attivare il sistema.

In caso di mancato ricevimento della prescrizione di cui al precedente punto 3, il PdC, se il materiale risulta idoneo alla lateralizzazione, richiamerà l'attenzione del Formatore Treno per l'emissione della prevista prescrizione.

Nel caso in cui la prescrizione non venisse comunque emessa, il PdC dovrà disinserire il sistema di "Lateralizzazione porte", informare la SOTNI territoriale competente e fare rapporto all'impianto di appartenenza per la mancata emissione della prescrizione. La SOTNI territoriale competente dovrà

---

[3] L'UMR dovrà inoltre barrare la casella "comando centralizzato chiusura porte (BP)" sul quadro composizione particolare del BFC1/BFC2.

avvisare il DCT ETR che, a sua volta, dovrà programmare il rientro del convoglio in un impianto di manutenzione alla prima occasione utile per i controlli del caso, comunque entro e non oltre il termine del turno di utilizzo del materiale.

Con il sistema di "Lateralizzazione porte" inserito, il PdC e PdA devono:

- rispettare le norme relative ai treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1 punto a) dell'art. 91 Ter della PGOS e del comma 2 punto a) della NEIF 4.0 ai fini dell'apertura, chiusura [4] e controllo dello stato delle porte;
- comportarsi come previsto al punto 3.1 della NEIF 4.0 nel caso di mancata accensione o spegnimento della segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte.

5. Anormalità

Nei casi di:

- esito negativo del test di attivazione (mancata accensione del pulsante BLU sul banco di manovra a luce fissa),
- spegnimento della segnalazione Blocco Porte con spegnimento del pulsante BLU del banco di manovra,
- intervento di "*depannage*" (esempio reset o cambio LV) che comporti la disattivazione del sistema segnalata dallo spegnimento della luce blu sul banco di manovra,

il PdC, dopo gli accertamenti del caso esperiti, ove necessario, di concerto con il PdA, dovrà operare un tentativo di ripristino del sistema con le modalità riportare nel Manuale di Condotta.

Nel caso in cui il tentativo di ripristino non dovesse andare a buon fine, il PdC dovrà ripetere le procedure di attivazione del sistema dopo aver premuto il pulsante GIALLO di disattivazione del sistema sul banco di manovra.

---

[4] Come riportato nei manuali d'uso, si ricorda che il commutatore di telechiusura posto sul montante di ogni porta è a 3 posizioni:

- **0** - Posizione di riposo.
- **1** - Telechiusura porte tranne quella presenziata; la porta presenziata può essere chiusa dall'apposito pulsante entro 15 sec. dall'attuazione della telechiusura. Trascorsi i 15 sec., per poter chiudere questa porta occorre preventivamente azionare di nuovo il commutatore in pozione **1** riconfermando una telechiusura; questa azione reitera i 15 sec.
- **2** - Riattivazione del consenso apertura dopo comando di telechiusura; attivo solo prima della chiusura della porta presenziata.

Non ottenendo l'attivazione del sistema, il PdC dovrà premere nuovamente l'apposito pulsante GIALLO di disattivazione del sistema sul banco di manovra ed emettere M40 di richiesta controllo di chiusura delle porte al CT per guasto al sistema di "Lateralizzazione porte". In questo caso il treno deve essere considerato dotato della sola telechiusura delle porte (tipologia "c" di cui al comma 1 Art. 91 ter della PGOS).

In caso di mancata apertura delle porte in stazione di fermata, il CT dovrà mettersi in comunicazione con il PdC richiedendo l'apertura delle porte dal lato ove si svolge servizio viaggiatori.

Qualora il comando di apertura da parte del PdC non dovesse andare a buon fine, il PdC procederà con la disattivazione del sistema premendo l'apposito pulsante GIALLO sul banco di manovra. Questa operazione comporterà lo sblocco delle porte da entrambi i lati di tutte le carrozze in composizione.

Il ricorso al commutatore LOOP a disposizione del PdA, presente nel quadro di ciascuna carrozza, per la disattivazione del sistema di comando e controllo centralizzato delle porte di salita passeggeri, deve essere limitato ai soli casi di emergenza dandone preventivo avviso verbale al macchinista.

In entrambi i suddetti casi, prima della ripresa della corsa il PdC dovrà comunque effettuare un tentativo di ripristino del sistema.

Nel caso di esito negativo, il PdC emetterà M40 di richiesta controllo porte al Capotreno per guasto al sistema di "Lateralizzazione porte". In questo caso il treno deve essere considerato dotato della sola telechiusura delle porte (tipologia "c" di cui al comma 1 Art. 91 ter della PGOS).

Nei casi di messa fuori servizio di una porta, la stessa deve essere assicurata con l'apposita staffa in dotazione alla carrozza. Un apposito commutatore, posto sul montante della porta ed azionabile con chiave di servizio previo sfondamento della membrana protettiva di colore rosso, consente di ottenere il by-pass del controllo porta chiusa della porta messa fuori servizio e, contemporaneamente, il mantenimento del controllo centralizzato in cabina di guida della chiusura delle altre porte delle carrozze in composizione (Blocco Porte).

Resta inteso che le anormalità al sistema, ivi compreso il ricorso ai comandi di disattivazione (es. pulsante GIALLO del banco di manovra, azionamento commutatore LOOP), dovranno essere segnalate nei modi d'uso dal PdC/PdA secondo competenza (sul Libro di Bordo delle locomotive, a cura del PdC ; sul Libro di bordo della carrozza e tramite l'apposito applicativo presente sul palmare, a cura del PdA) e comunicate alle SOTNI territoriali competenti.

Il CT dovrà inoltre riportare nel quadro "Constatazioni e verifiche al materiale – Annotazioni del BFC1/BFC2" la segnalazione della anormalità con il numero del mod. M40 ricevuto dal PdC.

In caso di esclusione del sistema di "Lateralizzazione porte" la SOTNI territoriale competente, avvisata dal PdC/PdA, avrà cura di avvisare il DCT ETR che dovrà programmare il rientro del convoglio in un impianto di manutenzione alla prima occasione utile, comunque entro e non oltre il termine del turno di utilizzo del materiale. Il DCT ETR dovrà inoltre fare seguito con gli UMR di competenza al fine che, per i servizi successivi previsti fino al ripristino del sistema, non venga emessa la prescrizione di cui al punto 3.

6. Distribuzione

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

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

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

F.to Emilio Maestrini

Tabella distribuzione

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

Condotta	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**	**2° Ag.**
	9	9	9	9	9	9	9
Accompagnamento e formazione treno	**A**	**B**	**C**	**D**	**D1**		
	9	9	9	9	9		
Verifica	**A**	**B**	**C**				
	9	9	9				
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.