



DECRETO N. 5/2009 del 28/05/2009

**DEL DIRETTORE DELL'AGENZIA NAZIONALE
PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE**

Modifiche alla Prefazione Generale all'Orario di Servizio

**entrata in vigore
27/07/2009**

**Sostituire le pagine: 159-160, 161 con quelle contenute nel
presente documento.**

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. I treni di cui al precedente comma 1 lettera a) devono circolare sempre secondo le norme relative a tale tipologia e non possono circolare come treni appartenenti alle altre tipologie di cui al medesimo comma nemmeno in caso di mancanza, per guasto o altra causa, della segnalazione luminosa in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte. Tali treni non sono ammessi a circolare quando, in uscita dagli impianti di manutenzione, sono mancanti della segnalazione in cabina di guida dello stato di "porte chiuse". Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta:

- a) in partenza da località di origine o intermedia del percorso, non deve avviare il treno;
- b) durante la marcia, deve arrestare subito il treno.

In entrambi i casi il personale di condotta deve informare immediatamente il capotreno dell'anormalità verificatasi, al fine di espletare i necessari accertamenti e mettere in atto i provvedimenti stabiliti da ciascuna Impresa Ferroviaria.

Qualora non sia possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto, a condizione che vengano messe in atto le

necessarie mitigazioni dei rischi, in funzione del tipo di servizio e del materiale rotabile interessato, al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario, stabilite dalle Imprese Ferroviarie interessate. Il treno può comunque circolare in tali condizioni non oltre le ore 24.00 del giorno successivo a quello in cui si è verificata l'anormalità.

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 disotto 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 ogni qualvolta 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 dipendente personale interessato per l'utilizzazione delle porte in condizioni degradate al fine di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario.

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 anormalità (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