

Direzione Tecnica  
il Direttore

DISPOSIZIONE N° 22 del 09 MAG. 2007

**“Modifiche all’Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni (Norme sulle porte a comando automatico)”**

**Il Gestore dell’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale**

VISTO il D.P.R. 11 luglio 1980 n. 753, recante “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto”;

VISTA la legge 17 maggio 1985 n. 210, recante “Istituzione dell’Ente Ferrovie dello Stato”;

VISTO il D.L. 11 luglio 1992 n. 333 – convertito in legge 8 agosto 1992 n. 359 – recante “Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica”;

VISTO l’art. 131 della legge 23 dicembre 2000 n. 388, recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (legge finanziaria 2001)”;

VISTO il Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “Attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE, e 2001/14/CE in materia ferroviaria”;

VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti n. 138-T del 31 ottobre 2000, concernente il rilascio alle “Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni” della concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale;

VISTO il Decreto Dirigenziale 22 maggio 2000, n. 247/VIG3, emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie ed avente come oggetto la definizione degli standard e delle norme di sicurezza applicabili al trasporto ferroviario;

VISTI i regolamenti emanati ai sensi dell’art. 95 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sopra citato;



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
a norma dell’art. 2497 bis del codice civile e del D. Lgs. n. 188/2005.

Le presente disposizione è composta di n° 7 pagine

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Pagina 1 di 7

Capitale Sociale: Euro 42.641.000.000,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. 01585570581 - P.I. 010998001000 - R.E.A. 758300



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALI



VISTO il combinato disposto degli articoli da 96-99 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e artt. 4 secondo comma, 10, secondo e terzo comma, 11 quarto comma e 36, primo comma, del Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che demandano al Gestore dell'Infrastruttura di emanare, anche alla luce delle norme e degli standard emanati nella competenza ministeriale, disposizioni e prescrizioni per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario in condizioni di sicurezza;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 424/AD del 7 maggio 2001 dell'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A. che attribuisce al responsabile della Direzione Tecnica della Divisione Infrastruttura il compito di emanare disposizioni-istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la Comunicazione Organizzativa n° 1/AD del 16 luglio 2001 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. che conferma missioni e responsabilità delle Strutture Organizzative già facenti parte della Divisione Infrastruttura delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO l'Ordine di Servizio Organizzativo n. 212/AD del 6 settembre 2006 dell'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana che conferma al Responsabile delle Direzione Tecnica di Rete Ferroviaria Italiana il compito di emanare disposizioni - istruzioni e prescrizioni in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario;

VISTA la relazione dei Responsabili delle competenti Strutture Organizzative Centrali di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., prot. RFI/DTC./ N.S.C. n° 000039 del 2 aprile 2007 con cui si propone l'emanazione di una disposizione concernente modifiche "all'Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni".

Ritenuta la necessità e l'opportunità di emanare la predetta disposizione;

## DELIBERA

### Art. 1

*(chiusura porte a comando automatico)*

**All'articolo 8 delle Disposizioni Generali della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:**

**- il punto a) del comma 1 è così sostituito:**

a) provvedere, alla chiusura delle porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) con l'adozione delle specifiche norme previste nel successivo art. 9.





## Art. 2

(norme sulle porte a comando automatico)

All'articolo 9 delle Disposizioni Generali della Istruzione per il Servizio del Personale di Accompagnamento dei Treni è apportata la seguente modifica:

- l'articolo 9 è così sostituito:

## Art. 9

### NORME SULLE PORTE A COMANDO AUTOMATICO (ELETTRICO O ELETTRONEUMATICO)

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 rotabili, 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 composto 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 da 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 ogniqualvolta 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.

### **Art. 3**

*(entrata in vigore)*

La presente Disposizione entra in vigore alle ore 00.01 del 1 dicembre 2007

Giorgio Di Marco

