MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

GESTIONE GOVERNATIVA

FERROVIA CIRCUMETNEA

MANUALE DI MESTIERE PROCESSO CONDOTTA (MM-C)

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
1	22/06/2026	PRIMA EMISSIONE	F. Corapna F. Lorena	F. Contino	S. Fiore

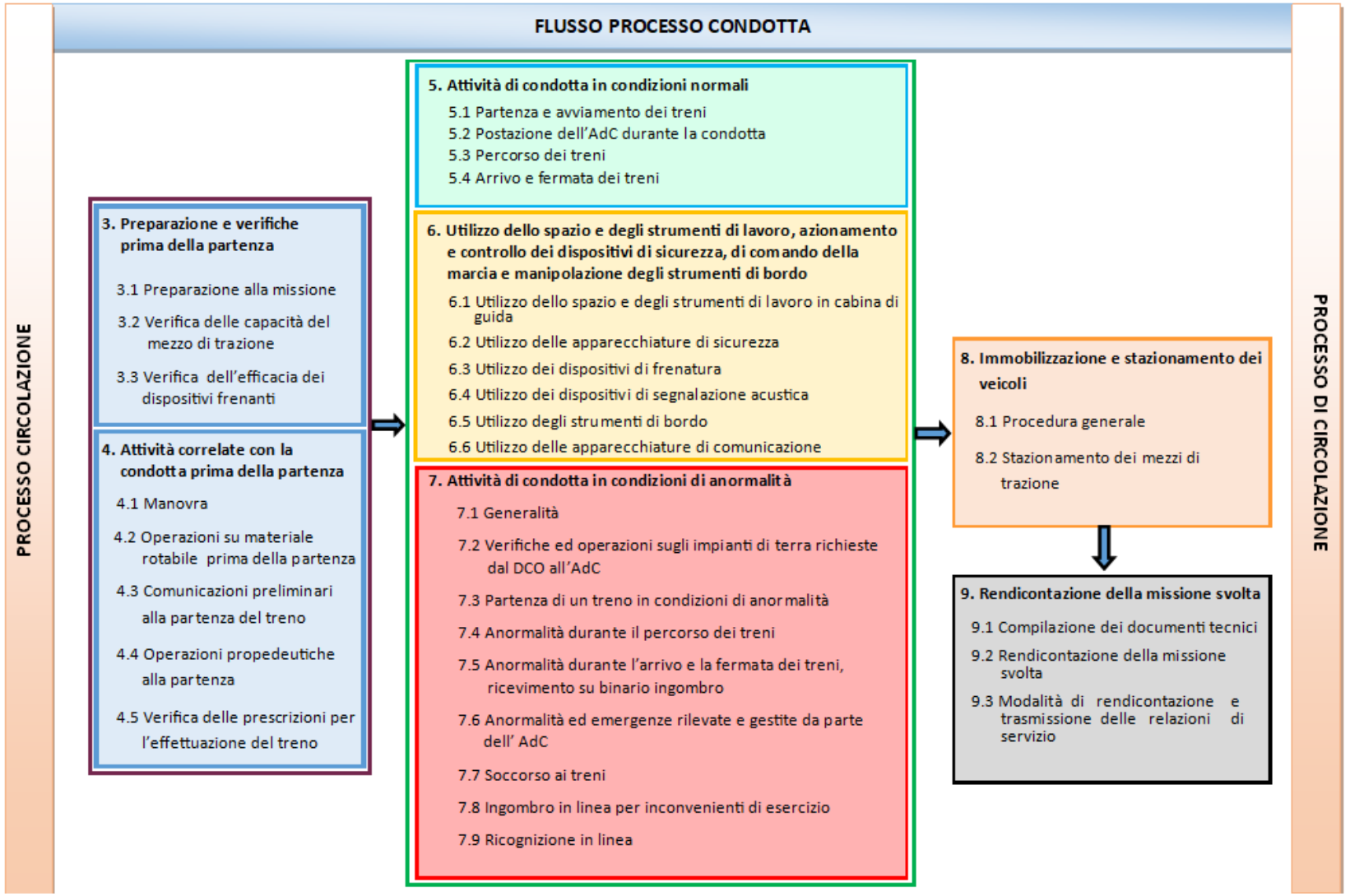
Sommario

1. DISPOSIZIONI GENERALI 1
1.1. Scopo e campo di applicazione 1
1.1.1. Definizioni 1
1.2. Acronimi 2
2. PROCESSO CONDOTTA: CONTESTO, ATTIVITÀ, RUOLI, RESPONSABILITÀ 3
2.1. Contesto 3
2.1.1. Attività del Processo Condotta e loro correlazioni 4
2.1.2. Testi da conoscere e osservare da parte dell'AdC 4
2.1.3. Obblighi dell'AdC in caso di eventi che possano arrecare pregiudizio alla sicurezza 5
2.1.4. Casi imprevisti 5
2.1.5. Dipendenza Dell'AdC 5
2.1.6. Accertamenti richiesti all'AdC 5
2.1.7. Invio e ricezione delle comunicazioni 7
2.1.8. Affidamento dei mezzi di trazione 8
2.1.9. Responsabilità in caso di presenza di più agenti in cabina di guida 9
2.1.10. Divieto per l'AdC di abbandonare il proprio posto 9
2.1.11. Treni senza Capotreno 9
3. PREPARAZIONE E VERIFICHE PRIMA DELLA PARTENZA 10
3.1. Preparazione alla missione 10
3.1.1. Incombenze preliminari alla missione 10
3.1.2. Uso di lenti 10
3.2. Verifica delle capacità del mezzo di trazione 11
3.2.1. Presa in consegna e messa in servizio del mezzo di trazione 11
3.2.2. Predisposizione, inserzione ed effettuazione delle previste prove del Sistema Tecnologico di Bordo 11
3.2.3. Verifica della presenza delle dotazioni di bordo 12
3.2.4. Effettuazione delle operazioni di manutenzione preventiva eventualmente previste 12
3.3. Verifica dell'efficacia dei dispositivi frenanti 12

3.3.1. Effettuazione della prova del freno al mezzo di trazione 12
3.3.2. Effettuazione della prova del freno al treno 12
4. ATTIVITA' CORRELATE CON LA CONDOTTA PRIMA DELLA PARTENZA 13
4.1. MANOVRA 13
4.1.1. Norme generali sulle manovre 13
4.1.2. Norme generali sul comando e l'esecuzione dei movimenti di manovra 16
4.1.3. Manovra dei treni con più automotrici 18
4.1.4. Esecuzione delle unioni di materiale rotabile dotato di aggancio tradizionale 18
4.1.5. Procedura per l'esecuzione della manovra 20
4.2. Operazioni sul materiale rotabile prima della partenza del treno 20
4.3. Comunicazioni Preliminari Alla Partenza Del Treno 20
4.4. Operazioni Propedeutiche Alla Partenza 21
4.5. Verifica delle prescrizioni per l'effettuazione del treno 21
5. ATTIVITÀ DI CONDOTTA IN CONDIZIONI NORMALI 22
5.1. Partenza e avviamento dei treni 22
5.1.1. Procedura per la richiesta e la concessione del "pronti" dell'AdT 22
5.1.2. Avviamento del treno 23
5.1.3. Treni in multipla trazione. Automotrici di rinforzo in coda 23
5.2. Postazione dell'AdC durante la condotta 24
5.3. Percorso dei treni 26
5.3.1. Impegno dei passaggi a livello 26
5.3.2. Conoscenza della posizione del treno e dell'itinerario da percorrere 26
5.3.3. Rispetto dei segnali 26
5.3.4. Rispetto della velocità massima e dell'orario 27
5.4. Arrivo e fermata dei treni 27
6. UTILIZZO DELLO SPAZIO E DEGLI STRUMENTI DI LAVORO, AZIONAMENTO E CONTROLLO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA, DI COMANDO DELLA MARCIA E MANIPOLAZIONE DEGLI STRUMENTI DI BORDO 28
6.1. Utilizzo dello spazio e degli strumenti di lavoro in cabina di guida 28

6.2. Utilizzo delle apparecchiature di sicurezza 29
6.3. Utilizzo dei dispositivi di frenatura 29
6.3.1. Saggio dell'efficacia del freno 29
6.3.2. Utilizzo del freno continuo durante la marcia 29
6.4. Utilizzo dei dispositivi di segnalazione acustica 30
6.5. Utilizzo della strumentazione di bordo 30
6.6. Utilizzo delle apparecchiature di comunicazione 30
7. ATTIVITA' DI CONDOTTA IN CONDIZIONI DI ANORMALITA' 31
7.1. Generalità 31
7.2. Verifiche e operazioni sugli impianti di terra richieste dal DCO all' AdC 31
7.3. Partenza di un treno in condizioni di anormalità (segnale a via impedita o mancata visibilità) 31
7.4. Anormalità durante il percorso dei treni 32
7.4.1. Particolari condizioni locali o intemperie 32
7.4.2. Anormalità ai segnali e ai passaggi a livello 32
7.4.3. Marcia a vista 33
7.4.4. Uso dei fanali biluce e del faro centrale 33
7.4.5. Riscaldo boccole 33
7.4.6. Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati 34
7.4.7. Ritardi nella corsa dei treni 34
7.4.8. Guasto al blocco elettrico e alle telecomunicazioni 34
7.5. Anormalità durante l'arrivo e la fermata dei treni, ricevimento su binario ingombro 35
7.6. Anormalità ed emergenze rilevate e gestite da parte dell'AdC 36
7.6.1. Procedura generale di rilevamento e gestione anormalità ed emergenze 36
7.6.2. Anormalità che possono compromettere la sicurezza 37
7.6.3. Arresto di un treno in linea 37
7.6.4. Obblighi specifici dell'AdC in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio 37
7.6.5. Sobbalzi, sbandamenti, rottura rotaie 38
7.6.6. Indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea 39

7.6.7. Retrocessione dei treni ... 39
7.6.8. Spezzamento dei treni ... 40
7.6.9. Circolazione in galleria ... 40
7.6.10. Avaria a fischio e tromba, avarie ai veicoli ... 41
7.6.11. Avarie al freno continuo ... 41
7.6.12. Avarie ai compressori del freno continuo ... 41
7.6.13. Malore dell'AdC o del Capotreno ... 42
7.6.14. Assistenza alla Clientela ... 42
7.6.15. Indebito superamento a via impedita dei segnali fissi (SPAD) o incidenti e inconvenienti di esercizio 43
7.7. Soccorso ai treni ... 43
7.7.1. Divieto di accesso al tetto dei mezzi di trazione e veicoli ... 45
7.8. Ingombro in linea per inconvenienti di esercizio ... 45
7.9. Ricognizione in linea ... 45
8. IMMOBILIZZAZIONE E STAZIONAMENTO DEI VEICOLI ... 46
8.1. Procedura generale ... 46
8.2. Stazionamento dei mezzi di trazione ... 47
9. RENDICONTAZIONE DELLA MISSIONE SVOLTA ... 49
9.1. Compilazione dei documenti tecnici ... 49
9.2. Rendicontazione della missione svolta ... 49
9.3. Modalità di redazione e trasmissione delle relazioni di servizio ... 49


FLUSSO PROCESSO CONDOTTA
PROCESSO CIRCOLAZIONE
PROCESSO DI CIRCOLAZIONE
3. Preparazione e verifiche prima della partenza
3.1 Preparazione alla missione
3.2 Verifica delle capacità del mezzo di trazione
3.3 Verifica dell'efficacia dei dispositivi frenanti
4. Attività correlate con la condotta prima della partenza
4.1 Manovra
4.2 Operazioni su materiale rotabile prima della partenza
4.3 Comunicazioni preliminari alla partenza del treno
4.4 Operazioni propedeutiche alla partenza
4.5 Verifica delle prescrizioni per l'effettuazione del treno
5. Attività di condotta in condizioni normali
5.1 Partenza e avviamento dei treni
5.2 Postazione dell'AdC durante la condotta
5.3 Percorso dei treni
5.4 Arrivo e fermata dei treni
6. Utilizzo dello spazio e degli strumenti di lavoro, azionamento e controllo dei dispositivi di sicurezza, di comando della marcia e manipolazione degli strumenti di bordo
6.1 Utilizzo dello spazio e degli strumenti di lavoro in cabina di guida
6.2 Utilizzo delle apparecchiature di sicurezza
6.3 Utilizzo dei dispositivi di frenatura
6.4 Utilizzo dei dispositivi di segnalazione acustica
6.5 Utilizzo degli strumenti di bordo
6.6 Utilizzo delle apparecchiature di comunicazione
7. Attività di condotta in condizioni di anormalità
7.1 Generalità
7.2 Verifiche ed operazioni sugli impianti di terra richieste dal DCO all'AdC
7.3 Partenza di un treno in condizioni di anormalità
7.4 Anormalità durante il percorso dei treni
7.5 Anormalità durante l'arrivo e la fermata dei treni, ricevimento su binario ingombro
7.6 Anormalità ed emergenze rilevate e gestite da parte dell' AdC
7.7 Soccorso ai treni
7.8 Ingombro in linea per inconvenienti di esercizio
7.9 Ricognizione in linea
8. Immobilizzazione e stazionamento dei veicoli
8.1 Procedura generale
8.2 Stazionamento dei mezzi di trazione
9. Rendicontazione della missione svolta
9.1 Compilazione dei documenti tecnici
9.2 Rendicontazione della missione svolta
9.3 Modalità di rendicontazione e trasmissione delle relazioni di servizio

1. DISPOSIZIONI GENERALI

1.1. Scopo e campo di applicazione

Il presente Manuale di Mestiere relativo al processo di Condotta dei Treni (MMC) si applica alla linea ferroviaria di Ferrovia Circumetnea (FCE), al materiale rotabile impiegato su tale linea, sia in situazioni normali, degradate e/o di emergenza.

Il presente MMC, riguarda la descrizione dell'insieme di norme e procedure comuni ad utilizzo dell'Agente di Condotta dei treni. I rimandi sono riferiti alle specifiche disposizioni e prescrizioni di esercizio in revisione vigente (RV).

Costituiscono inoltre parte integrante del presente MMC:

- Repertorio dei Moduli;

1.1.1. Definizioni

Ai fini dell'applicazione del presente Manuale si intende per:

1. **Autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento:** corrisponde sui segnali di 1^ categoria alla indicazione di "via libera" con o senza limitazioni di velocità oppure alla indicazione di "via libera" con o senza avviso di via impedita; su determinati segnali di 1^ categoria, quando disposti a via impedita, si può ricevere una "specifica" autorizzazione al movimento concessa dal sistema attraverso l'accensione di particolari segnalazioni (segnali di chiamata); la mancanza o l'imperfetta o incompleta indicazione della autorizzazione al movimento deve essere considerata come assenza di autorizzazione al movimento ed il regolatore della circolazione potrà concedere, previ accertamenti e provvedimenti di sua competenza, autorizzazione al movimento tramite specifica prescrizione;
2. **Convoglio:** complesso di uno o più veicoli ferroviari, con almeno una unità di trazione, dotato di sistema di frenatura e cabina di guida e atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli);
3. **Manovra:** convoglio che si muove solo all'interno di una località di servizio con una velocità che deve essere determinata istante per istante dall'Agente di Condotta dei Treni (di seguito – AdC);
4. **Regime di circolazione:** complesso dei provvedimenti tecnico organizzativi necessari per assicurare il corretto distanziamento dei treni;
5. Sistema di esercizio: complesso di norme riguardanti la regolarità e la sicurezza, che consente di organizzare il servizio circolazione treni sulle linee;
6. **Treno:** un treno è un convoglio che si muove con una velocità massima ammessa per esso determinata preventivamente per ciascun punto dell'infrastruttura da percorrere. Ciascun treno deve essere identificato univocamente da un codice alfanumerico e dalla data di effettuazione e deve essere scortato dall'apposita documentazione prevista dalla PGOS;

7. **Veicolo**: veicolo ferroviario atto a circolare con le proprie ruote sulla linea ferroviaria, con o senza trazione.

1.2. Acronimi.

ACRONIMO	SIGNIFICATO
ACEI	Apparato Centrale Elettrico ad Itinerari
AdC	Agente di Condotta
ADT	Accompagnamento del Treno
ADE	Automotrici Diesel Elettriche
ANSFISA	Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
BCA	Blocco Conta Assi
CT	Capotreno
CUOT	Capo Unità Organizzativa Tecnica
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DET	Disposizioni Esercizio in Telecomando
DMU	Diesel Multiple Unit
DPC	Disposizioni Particolari Circolazione
DPI	Dispositivi Protezione Individuali
ETCS	European Train Control System (Sistema Europeo di Controllo dei Treni)
FCE	Ferrovia Circumetnea
FL	Fascicolo Linea
IEFCA	Istruzioni Esercizio Freno Continuo Automatico
MMC	Manuale Mestiere Condotta
NC	Non Conformità
OMG	Operatore Movimento Gestione

PDE	Posto di Esodo
PDT	Preparatore dei Treni
PEI	Piano Emergenza Interno
PGOS	Prefazione Generale Orario di Servizio
PL	Passaggio a Livello
PO	Procedure Operative
QL	Quadro Luminoso
RCT	Regolamento Circolazione Treni
RDC	Regolatore della Circolazione
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RM	Repertorio Moduli
RS	Regolamento Segnali
RV	Revisione Vigente
SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno
SGS	Sistema Gestione Sicurezza
SPAD	"Signal passed at Danger" (indebito superamento di un segnale a via impedita)
SSC	Sistema Supporto Condotta
TETRA	Terrestrial Trunked Radio

2. PROCESSO CONDOTTA: CONTESTO, ATTIVITÀ, RUOLI, RESPONSABILITÀ

2.1. Contesto

1. Il processo Condotta si svolge all'interno del più ampio contesto del processo Circolazione, i cui elementi normativi, che devono essere conosciuti anche dall'AdC, sono riportati nel Regolamento Circolazione dei Treni.

2.1.1. Attività del Processo Condotta e loro correlazioni

1. Il Processo Condotta consta delle seguenti attività:
   - Preparazione e verifiche prima della partenza;
   - Attività correlate alla condotta prima della partenza;
   - Attività di condotta in condizioni normali;
   - Utilizzo dello spazio e degli strumenti di lavoro, azionamento e controllo dei dispositivi di sicurezza, di comando della marcia e manipolazione degli strumenti di bordo;
   - Attività di condotta in condizioni di anormalità;
   - Immobilizzazione e stazionamento dei veicoli;
   - Rendicontazione della missione svolta.
2. Le attività di cui al precedente capoverso, disciplinate nei capitoli da 2 a 9 del presente Manuale, sono graficamente rappresentate nello schema di fig.1.

2.1.2. Testi da conoscere e osservare da parte dell'AdC

1. Ogni AdC dei treni deve conoscere ed osservare scrupolosamente:
   - Manuale SGS;
   - Presente Manuale;
   - Regolamento sui Segnali (R.S.);
   - Regolamento per la Circolazione dei Treni (RCT);
   - Prefazione Generale all'Orario di Servizio (PGOS);
   - Fascicolo Linea (FL);
   - Istruzione per l'esercizio con sistema di blocco elettrico conta assi;
   - Istruzione per l'Esercizio del Freno Continuo Automatico (IEFCA);
   - Disposizioni per l'Esercizio in Telecomando (DET);
   - Disposizioni per l'Esercizio con il Sistema a Spola;
   - Prescrizione di Esercizio 3/2021 "Sistema a spola. Istruzioni di dettaglio per la tratta Randazzo-Riposto"
   - Istruzione operativa per l'utilizzo del sistema di comunicazione TETRA;
   - Disposizioni e Prescrizioni d'Esercizio di Ferrovia Circumetnea di cui è destinatario;
   - Disposizioni Particolari di Circolazione (D.P.C. di Ferrovia Circumetnea) del mezzo di trazione utilizzato;
   - Norme antinfortunistiche riguardanti l'AdC.
2. L'AdC in servizio ai treni deve essere in possesso della seguente documentazione (per quanto previsto anche in formato elettronico):
   - Fascicolo Linea (FL);

- Orario di Servizio;
- P.G.O.S. di FCE;
- DPC del mezzo di trazione utilizzato;
- Fascicolo di moduli MV 13 a, MV 13 TELEC/Bca, M5 a, MOD. MV13 RM.

3. L'AdC prima della partenza deve ricevere il riepilogo delle prescrizioni di movimento e la Scheda Trazione.

2.1.3. Obblighi dell'AdC in caso di eventi che possano arrecare pregiudizio alla sicurezza

1. L'AdC, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza derivanti dalle norme di cui al comma precedente, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogni qualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza o alla regolarità della circolazione.

2.1.4. Casi imprevisti

1. Nei casi non previsti l'AdC, nei limiti delle proprie attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza in analogia per quanto possibile alle norme che regolano i casi previsti.

2.1.5. Dipendenza Dell'AdC

1. L'organizzazione del servizio della condotta dei treni è di competenza di FCE. L'AdC dipende gerarchicamente secondo l'organizzazione vigente in Ferrovia Circumetnea.
2. Per gli aspetti di circolazione l'AdC si relaziona (sia in linea che nelle località di servizio) con il gestore della circolazione di giurisdizione (DCO/OMG).
3. Gli ulteriori agenti (per lo svolgimento delle funzioni di altro agente in cabina, per istruzione, ecc. …) che eventualmente affiancano l'AdC dipendono dall'AdC a cui è assegnato il servizio.

2.1.6. Accertamenti richiesti all'AdC

1. Il regolatore della circolazione può chiedere all'AdC verifiche o interventi sugli impianti di terra. Nel caso in cui ad eseguire tali attività sia l'AdT su incarico dell'AdC, lo scambio di informazioni tra gli agenti coinvolti avverrà con le modalità descritte all'art. 7.2.
2. Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio e partecipazione delle prescrizioni

2.1.6.1. Parte prima: Comunicazioni riguardanti la sicurezza dell'esercizio

1. Lo scambio di informazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, sia quando gli AdC si succedono che quando si interfacciano nello svolgimento delle attività, deve essere tracciato e registrato qualora il rispetto delle eventuali indicazioni impartite non sia vincolato da appositi dispositivi di sicurezza.
2. Le comunicazioni inerenti la sicurezza devono sempre essere comunicate per iscritto tramite la modulistica prevista.

3. Tra le comunicazioni inerenti la sicurezza dell'esercizio vi sono:

a. **Prescrizioni di movimento:** tutti gli ordini e disposizioni di servizio relativi all'infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni. Esse possono essere comunicate mediante l'orario di servizio, l'aspetto specifico dei segnali (secondo le apposite norme del RS), i moduli di prescrizione ai treni;

b. **Prescrizioni tecniche:** tutti gli ordini e le disposizioni di servizio che riguardano le caratteristiche, il carico e la circolabilità dei veicoli.

4. Si intende altresì comunicazione di sicurezza la completezza del treno e la regolarità della coda, trasmesso dall'AdC al DCO nei casi previsti (es. arrivo in stazione abilitata ed impresenziata) con la seguente formula:

5. "*Treno…giunto completo a…ore…*".

2.1.6.2. Parte seconda: Partecipazione delle prescrizioni

1. Le prescrizioni di movimento sono definite:

a. Programmate (se ne conosce la necessità con congruo anticipo) a carattere:
   - Permanente quando non hanno un termine prefissato;
   - Temporaneo quando hanno un termine prefissato.

b. Improvvise/occasionali quando scaturiscono da eventi non previsti e quindi non hanno una indicazione precisa sulla durata.

2. Le prescrizioni di movimento di cui sopra, che non risultano nell'Orario di Servizio, devono essere comunicate a cura del gestore della circolazione di giurisdizione (DCO/OMG) interessato all'AdC con l'aspetto specifico dei segnali e/o per iscritto a mezzo degli appositi moduli (M5 a, MV13 a, MV 13 TELEC/BCA, ecc. ...);
3. Le prescrizioni tecniche sono elaborate dall'AdC secondo il quadro tecnico della scheda orario trazione.
4. Le comunicazioni di carattere informativo possono essere trasmesse con comunicazione verbale.
5. Nelle stazioni abilitate e presenziate è compito dell'OMG consegnare i documenti di scorta del treno (Scheda Orario Trazione ed eventuali altri moduli/prescrizioni di movimento) all'AdC. A tal fine l'OMG si recherà in testa al treno, in corrispondenza della cabina di guida.
6. All'AdC dovranno essere consegnati anche i documenti del treno (Scheda Orario Trazione ed eventuali altri moduli/prescrizioni di movimento) relativi al treno di ritorno previsto da turno, in partenza da altra stazione abilitata ed impresenziata, sia nel caso in cui venga effettuato con lo stesso materiale rotabile (Scheda Multipla), che con materiale rotabile differente (Scheda Orario Trazione)
7. Nei casi non previsti dai precedenti alinea, la Scheda Orario Trazione ed eventuali altri moduli così come le prescrizioni di movimento successive alla partenza, dovranno essere compilati dall'AdC (di testa in caso di più locomotive in composizione non telecomandate) sulla scorta di quanto comunicato dal DCO.
8. Quando il treno è composto da più unità di trazione attive e non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta (non in telecomando), i documenti di scorta del treno devono essere consegnati a tutti gli AdC. I documenti del treno devono essere consegnati anche agli AdC di eventuali unità di trazione in

composizione al treno per l'attivazione dei soli servizi ausiliari ma inattive. L' AdC dell'unità di testa, prima della partenza del treno deve accertarsi che siano state consegnate a lui e agli altri AdC eventualmente presenti le prescrizioni e la Scheda Orario Trazione (cfr. PGOS ART.53). Nel caso di intervenute prescrizioni durante la marcia, sarà compito dell'AdC di testa comunicarle agli altri AdC.

9. Nei casi di avvicendamento degli AdC nella conduzione del treno, la consegna dei documenti di scorta e della modulistica avviene tramite il modulo MV 13 RM nella sezione dedicata. L'AdC smontante annota quantità e numeri dei moduli consegnati e firma; l'AdC subentrante verifica e firma per accettazione. In assenza di prescrizioni dovrà comunque essere compilato l'apposita sezione inserendo la quantità zero [0]. L'AdC subentrante è tenuto a compilare e aggiornare la scheda orario trazione, riportando il proprio nominativo e il percorso assegnato.
10. Nei casi di avvicendamento per subentro ad incrocio è compito dell'AdC che arriva per primo in stazione, condizionare la propria cabina di guida (RCT art 16 comma 26) e recarsi presso la cabina di guida del secondo treno dove avverrà lo scambio della modulistica.

La consegna dei documenti del treno (Scheda Orario Trazione ed eventuali altri moduli/prescrizioni di movimento) deve sempre essere confermata attraverso l'apposizione della firma da parte del ricevente sul modulo stesso. La firma sui moduli deve essere apposta in modo da rendere sempre inequivocabile l'identificazione di chi ha firmato.

2.1.7. Invio e ricezione delle comunicazioni

1. Per consentire la comunicazione telefonica con i convogli, sull'infrastruttura sono installati i dispositivi di comunicazione "terra-treno" (sottosistema di terra) ed è possibile inviare una comunicazione prioritaria definita "chiamata di emergenza".
2. Il sistema consente di comunicare, in maniera selettiva, con ciascun agente e può essere utilizzato per lo scambio delle comunicazioni, registrate o non registrate.
3. L'invio e la ricezione delle comunicazioni scritte o verbali, salvo le necessità improvvise legate a situazioni di emergenza (come l'invio della chiamata di emergenza), devono avvenire, da parte dell'agente alla condotta, a treno fermo.
4. La chiamata di emergenza deve essere tempestivamente attivata quando si venga a conoscenza di un pericolo connesso con la circolazione dei treni, al fine di evitare che le conseguenze di un evento possano risultare più gravi a causa di un possibile coinvolgimento di altri convogli.
5. Chi riceve una chiamata di emergenza deve immediatamente mettere in atto i provvedimenti di sua competenza necessari a garantire la sicurezza in base agli elementi in suo possesso, porsi in ascolto, non intervenendo nella comunicazione eventualmente in corso se non per fornire elementi rilevanti per la sicurezza, e prendere conseguentemente gli ulteriori provvedimenti di propria competenza. In particolare, gli AdC, in assenza di impedimenti alla prosecuzione della marcia, possono proseguire solo con marcia a vista fino al ricevimento di istruzioni dal regolatore della circolazione.

6. Se non è possibile comunicare tramite il sottosistema di bordo del sistema di comunicazione terra-treno, l'AdC per comunicare con il regolatore della circolazione potrà avvalersi del più conveniente altro mezzo di comunicazione, fermo restando quanto disciplinato ai punti precedenti.

2.1.8. Affidamento dei mezzi di trazione

1. I mezzi di trazione in servizio ai treni, circolanti sulla linea FCE, nel caso in cui non siano attrezzati con dispositivo di controllo della vigilanza dell'AdC attivo, devono essere affidati a due agenti, di cui:

- Un AdC in possesso delle specifiche competenze professionali e delle idoneità fisiche e psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dall'ANSFISA (Licenza + Certificato Complementare coerente con il servizio da svolgere);
- Un altro agente con funzioni di altro agente in cabina - che può essere uno degli agenti di seguito individuati – a cui è affidato l'obbligo di sorvegliare sulla vigilanza dell'AdC ed intervenire, arrestando ed immobilizzando il treno, nel caso di mancata vigilanza dell'AdC:
  - AdC munito di Licenza + Certificato Complementare completo;
  - AdC in fase di professionalizzazione per il rilascio di certificato complementare di categoria B1;
  - AdT in possesso delle specifiche abilitazioni per le attività di supporto alla condotta.

In ogni caso l'Equipaggio di Condotta nel suo insieme garantisce il possesso delle competenze relative al mezzo di trazione e alla parte di Infrastruttura da percorrere.

2. Sono affidati ad un AdC particolari servizi, quali:
   - Automotrici isolate o meno, effettuanti manovre;
   - Automotrici attive o trainanti se stesse, in multiplo attacco seguenti quelle di guida, intercalate o agganciate in coda ai treni;
3. Con veicoli storici a trazione elettro/diesel o diesel, in cabina di guida prendono posto due agenti con le seguenti caratteristiche:
   - Il "Primo AdC", in possesso di abilitazione alla condotta (Licenza + Certificato Complementare tipo B1 valido per il contesto operativo storico e per il veicolo storico a trazione elettro/diesel o diesel);
   - Un "Secondo AdC", in possesso di abilitazione alla condotta (Licenza+ Certificato Complementare tipo B1).
4. In caso di inconvenienti di esercizio, per i quali gli accertamenti iniziali permettano di configurare una responsabilità dell'AdC, il RdC può arrestare il treno o la manovra per notificare all'interessato l'evento secondo quanto disciplinato al punto 7.6.15.

2.1.9. Responsabilità in caso di presenza di più agenti in cabina di guida

1. Gli ulteriori agenti che eventualmente affiancano l'AdC per lo svolgimento delle funzioni di altro agente in cabina sono ritenuti corresponsabili con l'AdC degli inconvenienti cagionati da inosservanza delle norme e disposizioni/prescrizioni di esercizio conosciute secondo le abilitazioni possedute.
2. È obbligo dell'AdC partecipare gli agenti di cui al punto 1 delle prescrizioni e disposizioni ricevute; è obbligo di detti agenti prenderne visione.
3. È obbligo dell'AdC istruire l'agente in affiancamento per istruzione sulle norme e disposizioni/prescrizioni di esercizio e sulla condotta del mezzo di trazione. Durante la condotta del treno a titolo d'istruzione da parte dell'agente in affiancamento, l'AdC deve porre la massima attenzione all'operato del suddetto agente poiché è sempre responsabile di tutti gli eventi connessi all'attività di condotta.
4. L'ulteriore agente che eventualmente affianca l'AdC, per lo svolgimento delle funzioni di altro agente in cabina o per istruzione ha l'obbligo del rispetto dei segnali e di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio; in assenza di sistema di protezione della marcia dei treni, tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida. Nel caso che il predetto agente non fosse già a conoscenza delle operazioni necessarie per arrestare e garantire l'immobilità del convoglio, deve essere istruito dall'AdC prima della partenza. Con i mezzi di trazione termici, tale agente deve essere istruito anche per l'arresto dei motori. Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.
5. Nei casi di cui sopra, qualora, a treno fermo, l'AdC dovesse temporaneamente allontanarsi dal veicolo per assolvere obblighi di servizio, è responsabilità dell'agente presente in cabina di guida controllare il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisategli dall'AdC, l'agente in cabina dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'AdC per attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del convoglio.

2.1.10. Divieto per l'AdC di abbandonare il proprio posto

1. L'AdC, salvo le eccezioni previste dalle norme del presente Manuale, non deve in alcuna circostanza abbandonare il proprio posto sul mezzo di trazione in attività di servizio.

2.1.11. Treni senza Capotreno

1. È ammessa l'effettuazione dei treni senza capotreni nel caso di invii di automotrici e convogli vuoti da viaggiatori.
2. Non è ammessa la circolazione di treni viaggiatori senza la presenza del Capotreno.

3. PREPARAZIONE E VERIFICHE PRIMA DELLA PARTENZA

3.1. Preparazione alla missione

3.1.1. Incombenze preliminari alla missione

1. L'AdC deve:
   - Presentarsi in servizio in condizioni psicofisiche idonee ad assicurare i comportamenti previsti nel presente Manuale;
   - Consultare per tempo il turno e le pubblicazioni necessarie;
   - Essere in possesso dei documenti personali in stato di validità (compreso/i documento/i identificativo/i di abilitazione), testi normativi e pubblicazioni di servizio previste;
   - Presentarsi in orario nella sede prevista;
   - Comunicare la presenza e gli estremi del servizio da svolgere all'Assistente Coordinatore Trazione;
   - Essere in possesso delle dotazioni previste dal particolare servizio (chiave tripla, DPI, telefono di servizio o Tablet, ecc.);
   - Essere in possesso dei mezzi di segnalamento per l'arresto di emergenza dei treni (bandiere, lampade, ecc. …);
   - Indossare il vestiario uniforme e i previsti DPI (ove previsto);
   - Astenersi da trasportare oggetti non previsti,
   - Utilizzare per gli spostamenti i sentieri previsti;
   - Quando necessario, attraversare i binari previa verifica di assenza di mezzi in movimento e comunque a distanza di sicurezza dai respingenti dei rotabili in sosta;
   - Effettuare la salita e la discesa dai mezzi di trazione in modo corretto (mezzo fermo, mani libere ecc.);
   - Utilizzare mezzi personali (ombrelli, borse ecc.) in modo compatibile con la sicurezza.

3.1.2. Uso di lenti

1. È vietato l'utilizzo, durante il servizio di condotta, di qualsiasi dispositivo che possa alterare la percezione dei segnali ferroviari (ad esempio lenti colorate).
2. L'AdC che raggiunge l'acutezza visiva prescritta con la correzione di lenti, durante il servizio ha l'obbligo:
   a. Di usare gli occhiali con montatura fissa a staffa e con le lenti riconosciute dalla struttura sanitaria territoriale di RFI;
   b. Di tenere di riserva un altro identico paio di occhiali.

3.2. Verifica delle capacità del mezzo di trazione

3.2.1. Presa in consegna e messa in servizio del mezzo di trazione

1. L'AdC deve:
   - Comunicare, al momento della presa in consegna del mezzo, l'eventuale incompatibilità di utilizzo con il servizio da svolgere;
   - Prima della messa in servizio, l'AdC deve consultare la documentazione di bordo e, tramite l'applicativo CARL-Flash, verificare lo stato del veicolo destinato all'effettuazione del servizio. In particolare, mediante l'apposita sezione "Visualizza libretto", dovrà prendere visione delle eventuali limitazioni o restrizioni di utilizzo, delle annotazioni tecniche, delle registrazioni presenti e delle riparazioni da eseguire o in corso.
2. L'AdC provvede quindi a registrare l'avvenuta consultazione del libretto attraverso i menu dell'applicativo CARL-Flash, indicando il numero del treno da effettuare e confermando l'esecuzione della procedura che si intende ultimata solo a seguito della corretta registrazione e validazione delle operazioni effettuate;
   - Secondo quanto indicato nelle relative norme/disposizioni d'uso e di sicurezza/manuali/istruzioni, effettuare la messa in servizio del mezzo di trazione con le procedure e relative sequenze previste, effettuare le verifiche previste per constatare le prestazioni del mezzo per assicurare la trazione del treno in modo sicuro ed efficace;
   - Controllare l'esito delle suddette verifiche e applicare le corrispondenti procedure in caso di esito negativo.

3.2.2. Predisposizione, inserzione ed effettuazione delle previste prove del Sistema Tecnologico di Bordo

1. 1. L'AdC deve:
   - Attivare e/o predisporre la funzionalità delle apparecchiature di registrazione eventi di condotta e delle apparecchiature di comunicazione terra–treno secondo le procedure previste;
   - Individuare il tipo di dispositivi di sicurezza installati a bordo;
   - Effettuare le operazioni richieste a seconda dei casi, per l'inserzione, la predisposizione al funzionamento, la prova delle apparecchiature di sicurezza, nel rispetto delle procedure previste;
   - Constatare l'esito delle inserzioni e/o prove effettuate e applicare i corrispondenti provvedimenti in caso di esito negativo.

3.2.3. Verifica della presenza delle dotazioni di bordo

1. Nelle cabine di guida dei treni devono essere presenti, e in posizione tale da essere immediatamente utilizzabili in caso di necessità, i mezzi di segnalazione portatili per ordinare l'arresto in caso di emergenza, di cui al "Regolamento sui segnali in uso sulla infrastruttura FCE" (RS).

L'AdC deve verificare nella messa in servizio la presenza delle altre dotazioni di bordo (cassetta pronto soccorso, staffe fermacarro, ecc. ...) per un pronto utilizzo.

3.2.4. Effettuazione delle operazioni di manutenzione preventiva eventualmente previste

1. L'AdC, quando previsto e nel rispetto delle relative disposizioni/istruzioni di sicurezza, deve effettuare i controlli dei livelli del carburante, olio, acqua, sabbia e le operazioni di rabbocco, in base al servizio da svolgere.

3.3. Verifica dell'efficacia dei dispositivi frenanti

3.3.1. Effettuazione della prova del freno al mezzo di trazione

1. L'AdC, dopo aver immobilizzato, se necessario, il mezzo di trazione, deve:
   - Mettere in servizio il comando del freno;
   - Effettuare le operazioni previste dalla normativa per l'esecuzione della prova del freno anche in base al tipo di veicolo utilizzato;
   - Controllare gli indici di funzionamento, segnalare e/o ricevere l'indicazione di frenatura e sfrenatura;
   - In caso di anormalità applicare le procedure previste.

3.3.2. Effettuazione della prova del freno al treno

1. L'AdC, dopo l'unione o la messa in servizio del mezzo di trazione, deve:
   - Eseguire le operazioni previste dalle apposite istruzioni per l'effettuazione della prova del freno, compresa la consegna al Capotreno del modulo MV 13 a, secondo quanto stabilito dalla IEFCA;
   - In presenza di anomalie, applicare le procedure previste.
2. In caso di avvicendamento tra AdC, l'AdC subentrante verifica la corretta esecuzione della prova del freno, accertando, tra la documentazione ricevuta dall'AdC uscente, la presenza del modulo MV 13 a, attestante la regolarità della prova stessa;
3. Qualora il convoglio impiegato per l'effettuazione di un treno venga utilizzato, senza variazione di composizione, per l'effettuazione di un secondo treno, l'AdC del secondo treno è esonerato dall'esecuzione della prova del freno, a condizione che riceva il modulo MV 13 a attestante la regolarità della prova freno precedentemente effettuata dall'AdC del primo treno.

4. L'AdC del primo treno deve consegnare all'AdC del secondo treno il modulo MV 13 a entro i tempi accessori.
5. L'AdC del secondo treno provvede a partecipare al Capotreno il modulo ricevuto (presa visione del modulo).

4. ATTIVITA' CORRELATE CON LA CONDOTTA PRIMA DELLA PARTENZA

4.1. MANOVRA

1. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate dalle procedure contenute nel presente articolo.

4.1.1. Norme generali sulle manovre

1. Le manovre sull'itinerario di arrivo di un treno atteso e sui binari non indipendenti da questo possono, di regola, continuare fino a quando vengono mantenuti a via impedita i segnali dalla parte del treno stesso, purché:
   - La stazione sia protetta da segnale di 1° categoria preceduto da segnale di avviso;
   - La pendenza media della linea fra il segnale di avviso e quello di protezione non sia superiore al 15‰ in discesa.
2. Nelle stazioni che non si trovano nelle condizioni di cui al comma 1 nonché in quelle che, per particolari situazioni d'impianto, sono stabilite dalle Unità Organizzativa Tecnica FCE, le manovre sugli itinerari di arrivo e sui binari non indipendenti devono essere sospese almeno 5 minuti prima dell'ora reale d'arrivo del treno (tenendo conto dei possibili recuperi) e, in caso di assoluta necessità, possono essere riprese solo dopo acquisita la certezza che il treno atteso si sia fermato al segnale di protezione.
3. Il RdC di giurisdizione, qualora lo ritenga a suo giudizio necessario in relazione a condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli, disporrà che le manovre siano sospese nell'anzidetto termine di 5 minuti anche nelle stazioni di cui al precedente comma 1.
4. Un movimento di manovra può avvenire contemporaneamente al movimento di un treno quando:
   - L'instradamento e l'itinerario sono indipendenti per disposizione d'impianto;
   - I collegamenti di sicurezza garantiscono con la concessione dell'autorizzazione al movimento al treno la completa indipendenza fra l'itinerario e l'instradamento.

Pertanto, chi dispone per l'apertura di un segnale fisso o, comunque, per il movimento di un treno, deve provvedere affinché sia sospesa ogni manovra sui binari non indipendenti da quello che il treno deve percorrere.

5. Le manovre che si svolgono sui deviatoi dalla parte dell'uscita del treno atteso devono considerarsi come un ingombro mobile che impegna il punto di convergenza dell'itinerario del treno atteso con l'instradamento della manovra. In questo caso, per il ricevimento del treno stesso e per la protezione di detto ingombro, devono osservarsi le norme al punto 7.5. Sono vietate le manovre in uscita all'atto del ricevimento del treno quando la pendenza media della linea dal segnale di protezione al termine del binario di ricevimento sia superiore al 15‰ in discesa.
6. Le manovre non devono superare il punto protetto dal segnale di protezione che è individuato sul terreno da apposito picchetto.
7. Quando eccezionalmente si presenti la necessità di manovrare oltre tale punto, i movimenti devono essere autorizzati dal RdC di giurisdizione, dopo aver preventivamente interrotto la circolazione dei treni nel tratto interessato.
8. L'effettivo posizionamento del picchetto, nell'ambito della località di servizio, spetta alle Unità Tecnica Organizzativa Infrastrutture FCE, in relazione alle specifiche esigenze locali.
9. I movimenti di manovra sui binari di circolazione non indipendenti da altri binari di circolazione sono ammessi a condizione che:
   - La cabina di guida deve essere dotata di dispositivo di controllo della vigilanza dell'AdC attivo, o in alternativa, nella stessa cabina di guida deve essere presente un altro agente in grado di arrestare ed immobilizzare il convoglio. Tali condizioni non sono richieste nel caso di manovra spinta con l'agente che comanda la manovra posto a bordo alla testa della colonna spinta;
   - Il convoglio deve disporre di un sistema di frenatura che assicuri il suo arresto e la sua immobilizzazione anche in presenza di eventuale rottura degli organi di aggancio.
10. Una manovra si realizza tramite le seguenti funzioni di sicurezza:
    - **Dirigenza**: consiste nell'ordinare i movimenti da effettuare in relazione al programma da svolgere. L'agente che dirige la manovra ha autorità su tutti i partecipanti alla manovra;
    - **Autorizzazione**: consiste nel benestare ad iniziare il movimento di manovra, da parte dell'agente che ne predispone il percorso;
    - **Comando**: consiste nell'impartire gli ordini all'agente che esegue i movimenti di manovra;
    - **Esecuzione**: consiste nell'eseguire i movimenti di manovra in base agli ordini dell'agente che li comanda. L'agente che esegue la manovra è l'AdC.

Le suddette funzioni possono essere cumulate in maniera diversa, a seconda dei casi specifici.

11. Il servizio dei manovratori è organizzato dall'Unità Organizzativa Tecnica Stazioni ed è affidato in maniera esclusiva a FCE.
12. I manovratori, gli agenti che autorizzano e quelli che eseguono i movimenti di manovra devono preventivamente conoscere le particolari condizioni della località di servizio connesse al servizio di manovra.

13. Le manovre debbono essere dirette da personale abilitato e riconosciuto da FCE.
14. Non disponendo degli agenti necessari per accompagnare la manovra nei diversi spostamenti e per fare le occorrenti segnalazioni, può essere utilizzato il personale di Accompagnamento dei Treni.
15. I movimenti di manovra che interessano veicoli con passeggeri a bordo devono essere eseguiti con le cautele necessarie a garantire la sicurezza dei passeggeri, dei lavoratori coinvolti e dei terzi, in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.
16. L'avvicinamento di una colonna in manovra ad una ferma, quando siano interessati veicoli con passeggeri a bordo e la manovra sia comandata da un solo agente che provvede anche all'aggancio, deve essere diretta sul posto dal personale a cui è assegnata la "dirigenza" delle manovre o dal capotreno.
17. Nel caso suddetto basta però sempre un solo agente ad avvicinare ed agganciare al treno un'automotrice isolata o un gruppo di automotrici.
18. L'accostamento deve avvenire rallentando opportunamente la velocità, allo scopo di evitare urti che possano arrecare danno ai viaggiatori.
19. I movimenti di manovra possono essere regolati:
    - Con i segnali bassi per istradamento (Art. 38 R.S.);
    - Con i segnali a mano (Art. 13 R.S.);
    - Con comunicazioni dirette a mezzo di radiotelefoni;
    - Con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (telefono cellulare) in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;
    - Con accordi verbali.
20. Un movimento di manovra regolato da segnali bassi di manovra, quando questi forniscono gli aspetti di via libera previsti dal RS, può estendersi fino:
    - Al paraurti di binario tronco;
    - Ad un punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.
21. Un movimento di manovra non regolato da segnali fissi di manovra si estende fino al punto prestabilito dall'agente che autorizza la manovra.
22. L'attivazione del freno continuo sulle colonne in manovra non è richiesta, quando la frenatura dei mezzi di trazione attivi è sufficiente, salvo quanto previsto ai successivi capoversi. Il freno continuo deve essere attivato quando le manovre interessano treni viaggiatori o materiale per treni viaggiatori, movimentato nell'ambito degli impianti ferroviari, fatta eccezione per le manovre eseguite all'interno degli impianti riparatori.

    L'attivazione del freno continuo è in ogni caso richiesta per le manovre:
    - Che si svolgano in determinate condizioni (binari non indipendenti da quelli destinati alla circolazione dei treni, scarsa visibilità, ecc.);
    - Che interessino veicoli sui quali sia già attivo il freno continuo;

- Che interessino colonne pesanti (tenuto conto della capacità frenante del mezzo di trazione) specialmente se si spostano su binari in pendenza.

23. Nelle zone in cui, per situazioni locali d'impianto o di esercizio, le manovre potrebbero rivelarsi particolarmente pericolose per le persone, le Unità Organizzative Tecniche interessate possono impartire opportune norme cautelative.

4.1.2. Norme generali sul comando e l'esecuzione dei movimenti di manovra

1. I movimenti di manovra devono essere preventivamente comunicati ai PdT e all'agente che esegue la manovra, così come le eventuali modifiche di movimenti già comunicati.
2. Per i movimenti di manovra comandati con i segnali a mano (art 45 R.S.), il PdT deve fare i segnali necessari in modo che siano percepiti con continuità e chiarezza dall'AdC che si trova al proprio posto sul mezzo di trazione, salvo quanto previsto ai successivi punti 3 e 4 per le manovre con radiotelefono portatile o telefono cellulare. L'AdC ha l'obbligo di prestare attenzione continua ai segnali medesimi ed arrestare prontamente il movimento qualora i citati segnali non vengano più percepiti.
3. I movimenti di manovra regolati a mezzo di radiotelefono portatile o telefono cellulare o altro sistema di comunicazione sono ammessi purché sia garantito che:
   - Il PdT che comanda la manovra e quello che la esegue siano identificabili univocamente;
   - La persistenza dell'ultimo ordine ricevuto dall'AdC sia rilevabile con continuità;
   - Il movimento di manovra sia immediatamente arrestato in caso di interruzione della comunicazione.
4. I PdT ed i mezzi di trazione utilizzati per le manovre possono essere dotati di radiotelefoni portatili o fissi con i quali i movimenti di manovra vengono regolati mediante comunicazioni verbali a distanza fra il PdT e l'AdC, in luogo dei segnali a mano di cui al precedente comma.
5. Quando la manovra è comandata da segnali a mano, l'AdC può iniziare un movimento solo nel rispetto del segnale ottico esposto dal PdT che sta più vicino al mezzo di trazione; nell'imminenza di mettere in atto la manovra non deve, possibilmente, perdere di vista detto PdT.
6. Nel caso di manovre comandate con radiotelefono portatile il PDT effettuerà una prova radio con l ADC di turno/manovra per verificarne l'efficienza. Per effettuare la comunicazione di prova il PDT utilizzerà la seguente formula:
   - "ADC UDT N° (o di manovra) PROVA RADIO".
7. L'AdC risponderà solo in caso di ricezione soddisfacente con la seguente comunicazione:
   - "PDT ASCOLTO REGOLARE".
8. In caso di mancata risposta, il PDT deve prendere accordi con l'AdC per decidere il ricorso ai segnali a mano, o, se possibile, la sostituzione della ricetrasmittente.
9. In caso di utilizzo di telefono cellulare l'ADC può iniziare il movimento solo dopo aver ricevuto l'ordine impartito. Durante i movimenti di manovra deve inoltre prestare la massima attenzione ai segnali che vengono fatti, agli ordini ricevuti tramite radiotelefono portatile o telefono cellulare, ai segnali che

comandano la manovra, nonché ai binari verso cui la manovra stessa si dirige. In caso di ridotta visibilità per avverse condizioni atmosferiche o per contingenti situazioni locali, l'AdC deve, ai fini predetti, regolare conseguentemente la velocità.

10. Nel regolare la velocità delle manovre, l'AdC dovrà tener conto dei mezzi frenanti di cui dispone, dello spazio di visuale libera, delle modalità con cui si svolge la manovra, dalle eventuali condizioni ambientali nonché delle particolari circostanze di cui ai successivi capoversi. Le manovre debbono eseguirsi non superando in ogni caso la velocità di 15 km/h, salvo prescrizioni più restrittive.
11. Esclusi i casi di manovra spinta, se la manovra non è comandata da segnali fissi, il personale di macchina deve anche verificare la posizione dei deviatoi prima di impegnarli; inoltre, col fischio del mezzo di trazione, deve richiamare l'attenzione di chi eventualmente si trovasse nei pressi dell'istradamento.
12. L'AdC, quando il mezzo di trazione trovasi in moto, deve stare a portata degli apparecchi di comando e di frenatura; il secondo agente di macchina, nei casi in cui è prescritta la presenza, deve osservare i segnali di manovra dalla parte opposta dell'AdC.
13. Quando la cabina di guida da cui viene eseguita la manovra non si trova in testa alla colonna nel senso del movimento, un manovratore deve, tranne nei casi di cui al successivo capoverso, accompagnarla a terra, mantenendosi in posizione tale da poter sorvegliare l'istradamento da percorrere nonché da poter effettuare all'AdC le segnalazioni necessarie.

    È consentito che il manovratore prenda posto in testa alla colonna spinta quando la colonna sia munita di freno continuo automatico attivo e quando sia possibile azionare la frenatura di emergenza tramite la maniglia della frenatura di emergenza presente in cabina di guida, per arrestare direttamente il convoglio nel tratto di visuale libera.

    In relazione a ciò:

    - Il PdT deve conoscere le operazioni da eseguire per azionare la frenatura di emergenza;
    - L'AdC e il manovratore devono rimanere in contatto continuo con comunicazioni dirette a mezzo ricetrasmittente portatile o telefono cellulare, in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto (mediante la ripetizione con continuità dell'ultimo ordine impartito: avanti-indietro-rallenta) ed il movimento possa essere arrestato qualora si interrompa la comunicazione.

Tutti i movimenti di manovra effettuati guidando dalla cabina anteriore senso marcia sono considerate manovre trainate.

14. Nei movimenti di manovra scortati da manovratore, questi deve avvisare verbalmente l'AdC fornendogli le informazioni necessarie.
15. L'AdC, qualora rilevi che un deviatoio incontrato di calcio è disposto in falsa posizione, non deve avanzare oltre la relativa traversa limite. Se accidentalmente venisse impegnato un deviatoio di calcio in falsa posizione, l'AdC non dovrebbe eseguire alcun movimento in senso opposto finché non sia normalizzata la posizione del deviatoio stesso.

16. In mancanza di PdT, le funzioni inerenti l'effettuazione delle manovre sono attribuite all'AdT in possesso dell'apposita abilitazione di PdT, anche nei casi di aggancio e sgancio dei mezzi di trazione effettuate nei depositi locomotive e nelle rimesse.
17. Per lo stazionamento dei veicoli sui binari di stazione deve essere rispettato quanto previsto al capitolo 8.
18. È vietato gettare rifiuti di qualsiasi genere sui deviatoi, ed in altre località, ove potrebbero dar luogo inconvenienti, nonché di gettare acqua od azionare le sabbiere sui deviatoi e sui relativi pedali.

4.1.3. Manovra dei treni con più automotrici

1. Le manovre di un treno composto da più unità di trazione non in comando multiplo, possono essere eseguite da tutte le unità di trazione riunite, a condizione che sia sempre l'AdC di una sola unità di trazione ad eseguire i movimenti secondo i segnali dell'agente che la comanda.

4.1.4. Esecuzione delle unioni di materiale rotabile dotato di aggancio tradizionale

1. Sui binari non appartenenti ai depositi locomotive, l'aggancio e lo sgancio degli organi di trazione dei veicoli, l'unione ed il distacco degli accoppiamenti del freno continuo, della condotta principale dei servizi, e delle altre condotte elettriche, sono effettuati dal personale PdT.
2. L'unione delle condotte pneumatiche ed elettriche deve essere eseguita solo dopo aver congiunto gli organi di trazione.
3. Il distacco degli organi di trazione deve essere eseguito solo dopo aver disgiunto le condotte elettriche e pneumatiche anzidette.
4. Gli accoppiamenti disgiunti debbono essere collocati nei relativi vani allocati all'interno delle automotrici o collocati nei relativi sostegni (ove presenti).
5. Con riferimento alle operazioni di aggancio fra una automotrice ed altro materiale rotabile fermo, entrambi dotati di aggancio tradizionale, sono di seguito descritte le modalità operative ed il tipo di accordi verbali e/o segnali a mano che devono intercorrere fra il PdT e l'AdC che si trova in cabina di guida, al fine di assicurare un adeguato coordinamento fra loro, tale per cui, sin dalla fase immediatamente precedente all'accostamento dell'automotrice, fino alla conclusione dell'aggancio stesso e al ritorno dell'operatore a terra in posizione esterna ai binari, la prevenzione dei rischi derivanti da possibili incomprensioni fra i due operatori non sia affidata esclusivamente all'operatore che si trova a terra.
6. È obbligo del PdT che si trova a terra:
    1) Prima di comandare all'AdC il movimento di manovra per l'accostamento dell'automotrice ad altro materiale rotabile fermo:
        a. Verificare che il materiale rotabile fermo sia anche frenato;
        b. Posizionarsi a lato del binario in maniera tale da essere chiaramente visibile ed individuabile dallo stesso AdC;

2) Attendere il normale accostamento dell'automotrice ad altro materiale rotabile fermo, nella posizione di cui al precedente alinea, senza introdursi mai tra l'automotrice ed altro materiale rotabile fermo;
3) Introdursi tra automotrice ed altro materiale rotabile fermo per eseguire l'aggancio, solo dopo avere:
   a. Ricevuto dal macchinista conferma verbale che l'accostamento dei due veicoli è stato completato e che l'automotrice è frenata (condotta generale/soccorso scarica) e con il banco di guida disabilitato:

      AdC - Frase: "Accostamento completato, automotrice frenata (condotta generale/soccorso scarica) e banco di guida disabilitato, chiave di banco estratta";
   b. Verificato che l'automotrice è con il banco di guida disabilitato;

      PdT - Attività Visiva: "assicurarsi che la chiave di banco sia in mano al macchinista";
   c. Verificato il corretto accostamento dell'automotrice al materiale rotabile fermo;

      PdT - Attività Visiva: "assicurarsi che i respingenti siano opportunamente compressi per l'aggancio";
   d. Comunicato all'AdC il corretto accostamento dell'automotrice al materiale rotabile fermo;

      PdT - Frase: "accostamento avvenuto correttamente";
   e. Richiesta al macchinista l'autorizzazione ad introdursi fra l'automotrice ed il materiale rotabile fermo, per l'esecuzione dell'aggancio;

      PdT - Frase: "chiedo autorizzazione ad introdurmi tra i due veicoli per eseguire l'aggancio";
   f. Ricevuto dal macchinista l'autorizzazione ad introdursi fra i veicoli per eseguire l'aggancio.

      AdC - Frase: "autorizzo introduzione tra i due veicoli per esecuzione aggancio".
4) Eseguito l'aggancio;
   a. Uscire di mezzo ai rotabili e posizionarsi a lato del binario in maniera da essere chiaramente visibile dall'AdC;
   b. Informare l'AdC dell'esito positivo o negativo dell'operazione di aggancio effettuata.

7. L'AdC, dopo il normale accostamento dell'automotrice ad altro materiale rotabile fermo, che deve effettuare nel rispetto della sicurezza del PdT e tenendo conto dei limiti di frenatura disponibili, ha l'obbligo di non effettuare altre operazioni fino a quando non abbia verificato visivamente che il PdT sia uscito dai veicoli e si sia posizionato a lato del binario.
8. Alla fine di ogni operazione di aggancio dei veicoli, è obbligo dell'AdC accertarsi visivamente della corretta disposizione dei rubinetti delle condotte pneumatiche principale e generale, in maniera tale da consentire sempre la movimentazione in sicurezza del convoglio. L'AdC dovrà altresì verificare che non vi siano perdite d'aria e che il tiro dei tenditori (serraggio) sia regolato in modo che, su binario in piano e rettilineo, i respingenti siano leggermente compressi.
9. Nel caso di esito negativo dell'operazione di aggancio, si dovranno ripetere dall'inizio le attività precedentemente descritte.

10. L'eventuale rimozione di segnalazioni mobili intercalate tra automotrice e materiale rotabile (fanali, tabelle, dischi, ecc....) può avvenire solo dopo il completamento delle operazioni di aggancio sopradescritte.
11. Le particolari attribuzioni del personale di macchina riguardanti l'accoppiamento dei mezzi leggeri sono riportate nella P.G.O.S.

4.1.5. Procedura per l'esecuzione della manovra

1. Nel rispetto delle norme riportate nei precedenti capitoli e nei precedenti capoversi del presente paragrafo, l'AdC deve:
   - Iniziare la manovra solo dopo essere venuto a conoscenza dei movimenti da svolgere (avviso verbale, disposizioni locali ecc.);
   - Osservare le norme/disposizioni inerenti, il corretto utilizzo dei mezzi di comunicazione;
   - Effettuare la manovra dalla cabina prevista osservando e rispettando i segnali (fissi, a mano, radio ecc.);
   - Effettuare le manovre rispettando i limiti di velocità e le ulteriori cautele previste dalla normativa;
   - Verificare quando previsto il corretto instradamento;
   - Rispettare i parametri di utilizzo dell'automotrice, in particolare negli accostamenti, unioni ecc. nel rispetto della sicurezza del personale di manovra e tenendo conto dei limiti di frenatura disponibili.

4.2. Operazioni sul materiale rotabile prima della partenza del treno

1. Nei treni la cui immobilità non sia garantita dalla funzione "Parking" o dai dispositivi di immobilità da fermo, per poter intervenire tempestivamente in caso di indebiti spostamenti del treno, il personale di condotta nelle stazioni di inversione della direzione di marcia, anche in caso di effettuazione di un nuovo treno, deve effettuare il cambio banco rimanendo a bordo del convoglio. Nel caso in cui ciò non sia possibile, durante tale operazione, deve sempre essere presente a bordo un agente abilitato ad azionare il freno sino al termine dell'operazione (nell'ordine: il secondo AdC o, previ accordi e per il tempo strettamente necessario allo spostamento, l'AdT).
2. L'AdC, con le modalità previste dai manuali/istruzioni del materiale rotabile, deve:
   - Effettuare le verifiche inerenti al comando e controllo delle porte;
   - Rilevare l'esito delle prove e applicare le previste procedure in caso di esito negativo;
   - Attivare illuminazione, climatizzazione, riscaldamento dei comparti passeggeri.

4.3. Comunicazioni Preliminari Alla Partenza Del Treno

1. L'agente di AdT, prima della partenza dalla stazione di origine o da quella in cui si effettua il cambio della automotrice o da quella in cui avviene il cambio dell'AdC, deve comunicare all'AdC di testa l'ora indicata dal proprio orologio.

4.4. Operazioni Propedeutiche Alla Partenza

1. Le operazioni propedeutiche alla partenza sono le attività che devono essere espletate preventivamente alla partenza di un treno e cioè:
   a. La formazione del treno nel rispetto dei vincoli derivanti dal numero e ubicazione delle unità di trazione, dalle caratteristiche dei veicoli in composizione e del loro carico, dalla massa e lunghezza del convoglio, dalla massa frenata prescritta e dalle norme di frenatura, di competenza dell'AdC e del PdT;
   b. Le operazioni ed i controlli sul mezzo di trazione, di competenza dell'AdC;
   c. Gli accertamenti sui veicoli, di competenza dell'AdT;
   d. La prova del freno, di competenza dell'AdC;
   e. La partecipazione al personale del treno dei documenti di scorta (Scheda Orario Treno per l'AdT e Scheda Orario Trazione per l'AdC), delle prescrizioni tecniche e delle prescrizioni di movimento;
   f. Le operazioni di incarrozzamento dei viaggiatori, di competenza dell'Agente di Accompagnamento;
   g. Le operazioni di chiusura delle porte, di competenza dell'AdC.

2. Le attività che costituiscono le operazioni propedeutiche alla partenza devono essere espletate, tutte o solo alcune, a seconda del contesto (località di origine corsa, località di variazione della composizione, località di fermata di orario, fermata straordinaria), da parte dei PdT, AdC e AdT.
3. L'AdC acquisisce la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, nei casi nei quali le stesse sono previste:
   a. Direttamente per quanto riguarda le attività a), b), d), e) e g) (limitatamente alla Scheda Orario Trazione, prescrizioni di movimento e alle prescrizioni tecniche); inoltre dovrà acquisire evidenza che siano stati consegnati i documenti treno agli AdC di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;
   b. Attraverso il "pronti" del Capotreno, per quanto riguarda le attività c), f) ed e) (limitatamente alla Scheda Orario Treno).

4.5. Verifica delle prescrizioni per l'effettuazione del treno

1. L'AdC deve verificare, al ricevimento delle prescrizioni, la regolare compilazione delle stesse, consultarle e farne prendere visione all'altro agente in cabina, se presente, prima di accettarle nonché richiedere l'intervento dell'OMG e/o DCO in caso di non conformità.

5. ATTIVITÀ DI CONDOTTA IN CONDIZIONI NORMALI

5.1. Partenza e avviamento dei treni

5.1.1. Procedura per la richiesta e la concessione del "pronti" dell'AdT

1. Dopo aver svolto i compiti necessari per la partenza del treno, l'AdC chiederà il "pronti" al Capotreno secondo due procedure: una per la partenza con autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento, l'altra per la partenza con autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione.
   a. Nel caso di partenza con autorizzazione al movimento concessa dal sistema di segnalamento luminoso l'AdC deve:
      - Verificare l'aspetto del segnale a via libera;
      - Verificare che l'orario di partenza sia quello previsto per la partenza del treno;
      - Affacciarsi dalla cabina di guida dalla parte dalla quale si svolge il servizio per ricevere il "Pronti" dall'AdT;
      - Dopo avere ricevuto il "pronti" attendere che l'AdT salga sul treno;
      - Chiudere le porte.

      Qualora all'AdT siano attribuite le funzioni di altro agente in cabina, l'AdC dovrà attenderlo in cabina prima della partenza per lo svolgimento delle relative incombenze.

   b. Nel caso di partenza con autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione, l'AdC deve:
      - Affacciarsi dalla parte dalla quale si svolge il servizio e richiamare l'attenzione dell'AdT, esponendo dalla cabina di guida il braccio e muovendolo, se occorre, due o tre volte verticalmente dall'alto verso il basso;
      - Attendere che l'AdT si avvicini alla cabina di guida affinché la comunicazione fra AdC ed AdT avvenga in modo certo ed inequivocabile;
      - Comunicare all'AdT di aver ottenuto l'autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione e di sollecitare il servizio viaggiatori;
      - Verificare che l'orario di partenza sia quello prevista per la partenza del treno;
      - Affacciarsi dalla cabina di guida dalla parte dalla quale si svolge il servizio per ricevere il "pronti" dall'AdT;
      - Dopo avere ricevuto il "pronti" attendere che l'AdT salga sul treno;
      - Chiudere le porte.

      Qualora all'AdT siano attribuite le funzioni di altro agente in cabina, l'AdC dovrà attenderlo in cabina prima della partenza per fargli prendere visione e controfirmare l'autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione, fermo restando lo svolgimento delle ulteriori relative incombenze.

5.1.2. Avviamento del treno

1. L'AdC deve:
   - Rilevare tutte le condizioni per la partenza d'iniziativa (tra cui segnalazione "porte chiuse"); assicuratosi di quanto di sua spettanza che nulla si opponga, eseguire l'avviamento con la dovuta cautela evitando variazioni brusche nello sforzo al gancio del mezzo di trazione;
   - Utilizzare i comandi di trazione in maniera coerente con lo sforzo di trazione necessario all'avviamento del treno, osservando la strumentazione di banco;
   - Adottare i comportamenti richiesti dal tipo di mezzo di trazione in caso di perdita di aderenza e utilizzare opportunamente i dispositivi a prevenzione degli slittamenti (sabbiere).

5.1.3. Treni in multipla trazione. Automotrici di rinforzo in coda

1. Quando un treno è trainato da più automotrici in multiplo attacco, i rispettivi AdC devono preliminarmente alla partenza coordinarsi sulla base delle specifiche tecniche dei veicoli assegnati; fermo restando che la regolazione della marcia e l'emissione dei fischi regolamentari rimangono di competenza dell'AdC in testa al convoglio. L'AdC della automotrice di coda o di quella intercalata, durante la corsa deve pure attenersi scrupolosamente ai segnali dell'AdC di testa; quest'ultimo deve a sua volta regolare in tempo debito l'azione della propria automotrice nei punti ove cambia la pendenza della linea, al fine di prevenire ed evitare ogni causa di urti o di strappi al treno.
2. Ogni singolo AdC, prima di muovere la propria automotrice, deve assicurarsi che sulla automotrice attigua vi sia il rispettivo personale di servizio.
3. I fanali delle automotrici interposte debbono essere spenti od oscurati.
4. La variazione della composizione di un treno (es. automotrice di spinta in coda al treno od intercalata per rinforzo) può essere disposta esclusivamente dagli Assistenti Coordinatori Trazione previo avviso del regolatore della Circolazione, AdC di testa ed AdT.
5. L'avviamento di un convoglio composto da automotrice di testa e unità di rinforzo (di spinta o intercalata) deve avvenire in stretta coordinazione tra gli AdC, osservando scrupolosamente la seguente cronologia operativa:
   - **Verifica delle condizioni**: L'AdC di testa, dopo aver rilevato la sussistenza di tutte le condizioni di sicurezza e regolarità previste per la partenza, provvede ad avvisare l'AdC dell'automotrice di spinta attraverso i fischi regolamentari;
   - **Ricezione e conferma**: L'AdC dell'automotrice di spinta, ricevuto il segnale, lo ripete immediatamente per conferma d'intesa;
   - **Avviamento dell'unità di spinta**: Subito dopo la conferma, l'Agente dell'unità di spinta procede ad avviare l'automotrice con opportuna gradualità;

- **Avviamento della testa**: L'AdC di testa, ricevuto il segnale d'intesa, avvia a sua volta l'automotrice con la necessaria cautela.

6. Qualora le condizioni operative richiedano una gestione differenziata dello forzo di trazione, si osserveranno le seguenti disposizioni:
   - Nel caso in cui l'automotrice di testa richieda maggiore potenza all'automotrice di rinforzo, l'AdC di quest'ultima provvederà, di propria iniziativa e con le necessarie cautele, a partecipare allo sforzo di trazione con la propria automotrice al momento opportuno;
   - È fatto obbligo che, sui tratti di linea in pendenza, l'automotrice di spinta sia costantemente attiva per garantire la necessaria forza di trazione e la sicurezza del convoglio.
7. La condotta dei treni con più automotrici in comando multiplo/telecomando è regolata dalle norme di riferimento.

5.2. Postazione dell'AdC durante la condotta

1. Gli AdC durante il viaggio devono rimanere, il primo (o unico AdC) al posto di manovra, il secondo nell'apposito posto accanto a quello di manovra a meno che non sia necessariamente occupato in altre operazioni inerenti al servizio sul mezzo di trazione.
2. La condotta dei treni deve avvenire dalla cabina di guida di testa rispetto al senso di marcia e con il dispositivo di controllo della vigilanza dell'AdC attivo (elemento caratterizzante la "condotta dalla cabina di guida di testa" è il comando del freno e delle segnalazioni acustiche).
3. L'allontanamento dal proprio posto in cabina di guida con il treno in corsa è ammesso solo per ispezionare qualche parte del mezzo di trazione limitatamente al primo veicolo; tale allontanamento, limitato allo stretto indispensabile, deve avvenire con le seguenti modalità:
   - Con il mezzo di trazione affidato a due AdC, l'operazione di cui sopra deve essere eseguita dal secondo agente, all'altro agente resta il compito della condotta del treno; la responsabilità dell'osservanza dei segnali e della marcia del treno restano, di norma, inalterate per entrambi gli AdC;
   - Con il mezzo di trazione affidato ad un AdC, l'allontanamento dal posto di guida di detto agente, per eseguire le operazioni di cui sopra, può avvenire solo a treno fermo e dopo aver assicurato la frenatura del convoglio.
4. Con il mezzo di trazione affidato a due AdC è ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dal mezzo di trazione di uno dei due AdC, per assolvere obblighi di servizio; all'altro agente è affidata la responsabilità di garantire l'immobilità del treno.
5. Con il mezzo di trazione affidato ad un solo AdC è ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dello stesso dal mezzo di trazione, solo in presenza di anormalità e a condizione che venga fatta presenziare la cabina di guida dall'agente di accompagnamento dei treni con gli obblighi di cui al punto 2.1.10; qualora il presenziamento della cabina di guida con l'agente di accompagnamento dei treni non fosse possibile, l'AdC può allontanarsi solo dopo aver disposto i manipolatori di comando del moto e le porte delle cabine

di guida, nella posizione prevista per lo stazionamento dei rotabili (capitolo 8) ed assicurata l'immobilità del convoglio. Detta immobilità può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo con scarica della condotta di soccorso/generale), tenendo però presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità solo per un tempo non superiore a 30 minuti.

5.3. Percorso dei treni

5.3.1. Impegno dei passaggi a livello

1. I P.L. devono essere normalmente impegnati dai treni con i relativi mezzi di protezione in posizione dichiusura[1]

5.3.2. Conoscenza della posizione del treno e dell'itinerario da percorrere

1. L'AdC deve:
   - Mantenere in evidenza le pubblicazioni di servizio inerenti alla linea da percorrere e il treno da effettuare (scheda trazione, FL ecc.);
   - Adottare azioni congruenti a prevenire le necessità di circolazione (variazioni di velocità, di pendenza ecc.);
   - Conoscere costantemente la posizione del treno lungo la linea.

5.3.3. Rispetto dei segnali

1. L'AdC deve osservare in maniera attiva i segnali di linea, adottando i comportamenti operativi previsti per il rispetto dei segnali stessi.
2. Nell'avvicinarsi ad una località di servizio o ad un posto protetto da segnali fissi, spetta al personale di macchina in testa al treno di curare il rispetto dei segnali stessi[2]; in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC l'altro agente in cabina, se presente, è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto dei segnali da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida.
3. Durante la corsa, gli AdT, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare, devono esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del treno, rispondere prontamente agli ordini dell'AdC e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui Segnali.
4. L'AdC in testa al treno, scorgendo un segnale di attenzione deve moderare la velocità del treno e non riprenderla se non dopo essersi accertato che il successivo segnale fisso sia a via libera.
5. Quando il personale di macchina in testa al treno scorge un segnale fisso disposto a via libera, deve controllare che tale rimanga finché non l'abbia oltrepassato.

---

[1] Per mezzi di protezione si intende qualunque tipo di chiusura del P.L., che sbarri in tutto od in parte la sede stradale (sbarre levatoie o girevoli, semibarriere, cancelli, cavalletti, ecc.).

[2] Nel caso che in testa al treno vi siano più automotrici, l'obbligo di cui trattasi spetta al personale di macchina della prima automotrice. Per i treni navetta, quando la automotrice è in coda, l'obbligo del rispetto dei segnali fa carico al solo AdC che occupa il posto di guida in testa al convoglio.

5.3.4. Rispetto della velocità massima e dell'orario

1. La velocità di corsa di ciascun treno in ogni tratto della linea è quella assegnatagli dall'orario di servizio.
2. L'AdC è tenuto ad attuare d'iniziativa, durante la marcia, ogni possibile anticipo di corsa, viaggiando alla massima velocità consentita.
3. L'anticipo di corsa è sempre vietato in partenza dalle stazioni in cui il treno interessato debba svolgere servizio viaggiatori.
4. In ogni caso non devono essere superati i limiti stabiliti dalla P.G.O.S.
5. L'AdC deve in definitiva:
   - Verificare costantemente i valori di velocità indicati dal tachimetro;
   - Regolare la marcia conformemente all'orario (scheda Trazione, FL);
   - Rispettare la velocità massima prevista dalla normativa;
   - Ottimizzare a livello energetico i comandi di trazione/frenatura rispetto alle caratteristiche della linea, del treno e delle condizioni di circolazione.

5.4. Arrivo e fermata dei treni

1. Un treno non deve partire o transitare da una stazione o altra località di servizio prima dell'ora stabilita e deve rispettare le fermate prescritte dall'orario.
2. L'AdC deve effettuare le fermate d'orario o prescritte indipendentemente dalle indicazioni fornite dai segnali fissi.
3. Nell'orario di determinati treni viaggiatori possono essere previste fermate facoltative a richiesta dei viaggiatori in arrivo o in partenza, da effettuarsi con le modalità stabilite dal RS e dalla PGOS.
4. L'AdC che sia stato fermato al segnale di protezione di una stazione disposto a via impedita, dopo l'apertura di questo, può proseguire la corsa attenendosi alle indicazioni fornite dal segnale stesso.
5. Nelle stazioni i treni debbono di regola essere ricevuti sul binario di corsa o, quando vi abbiano fermata, su quello che risulta più adatto al servizio, tenuto anche conto della composizione dei treni stessi.
6. L'AdC deve arrestare il treno avente fermata nel punto più adatto al suo servizio, senza oltrepassare il termine dell'itinerario di arrivo.
7. L'AdC deve comandare tempestivamente lo sblocco/apertura delle porte di salita/discesa viaggiatori dal lato previsto.

6. UTILIZZO DELLO SPAZIO E DEGLI STRUMENTI DI LAVORO, AZIONAMENTO E CONTROLLO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA, DI COMANDO DELLA MARCIA E MANIPOLAZIONE DEGLI STRUMENTI DI BORDO

6.1. Utilizzo dello spazio e degli strumenti di lavoro in cabina di guida

1. L'AdC deve:
   a. Posizionarsi come richiesto dalle esigenze dell'attività da svolgere, tenendo conto della presenza di altre persone in cabina, posizionando le borse in modo tale da non ostruire il passaggio, l'apertura delle porte o la visuale di strumenti/segnalazioni di banco e della linea;
   b. Disporre FL/scheda trazione/modulistica in maniera funzionale all'uso;
   c. Posizionare i dispositivi di segnalazione portatili, per ordinare l'arresto in caso di emergenza, in modo tale da essere tempestivamente reperibili;
   d. Assumere una posizione corretta rispetto alle esigenze di utilizzo dei manipolatori e delle apparecchiature di bordo;
   e. Gestire l'illuminazione in cabina di guida in modo congruente con le condizioni di marcia.
2. È vietato all'AdC trasportare nelle cabine di guida dei rotabili, durante il servizio, oggetti o merci, ad eccezione delle dotazioni personali e di servizio.
3. Il numero massimo delle persone che possono prendere posto contemporaneamente nelle cabine di guida è riportato nelle Disposizioni Particolari di Circolazione del veicolo.
4. Ai fini ispettivi, il personale di ANSFISA, munito del documento di accesso, deve sempre essere ammesso a viaggiare nelle cabine di guida.
5. Durante le attività ispettive svolte dai funzionari e dagli agenti ANSFISA, qualora venissero rilevate non conformità (NC), queste verranno comunicate con apposito modulo di contestazione direttamente al personale presente al momento dell'ispezione. Il personale che riceve la segnalazione ha l'obbligo di ritirarla apponendo, se richiesto, la firma per conferma di ricevimento ed è tenuto a parteciparla alla prima occasione utile e comunque non oltre il termine della prestazione lavorativa giornaliera al proprio Assistente Coordinatore Trazione.
6. Possono essere autorizzati a viaggiare in cabina di guida, secondo la seguente priorità, anche:
   a. Agenti autorizzati per motivi di servizio;
   b. Tecnici preposti ad effettuare prove di funzionamento sulle apparecchiature dei veicoli;
   c. Agenti dell'infrastruttura, preposti alla verifica programmata e straordinaria dello stato manutentivo dell'infrastruttura;

d. Persone estranee al servizio ferroviario, ma solo se in presenza di apposito personale appositamente autorizzato dal CUOT Trazione che possa accompagnarlo durante il viaggio.

7. Gli agenti di cui ai punti a), b) e c) dovranno essere autorizzati da CUOT Trazione, le persone di cui al punto d) dovranno essere autorizzate dal Direttore di Esercizio.
8. L'AdC deve procedere, prima della partenza del treno, al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida e deve avvisare della loro presenza l'AdT.

6.2. Utilizzo delle apparecchiature di sicurezza

1. Le apparecchiature di bordo di controllo della presenza e vigilanza dell'AdC (Vigilante), devono sempre essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme.
2. Le apparecchiature di bordo per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) devono essere utilizzate nel rispetto delle specifiche norme di esercizio.
3. L'AdC deve:
   - Reagire coerentemente e nei tempi previsti alle segnalazioni ricevute dalle apparecchiature;
   - Applicare i provvedimenti previsti in caso di intervento della frenatura d'urgenza o di guasto delle apparecchiature.

6.3. Utilizzo dei dispositivi di frenatura

6.3.1. Saggio dell'efficacia del freno

1. Dopo l'avviamento, l'AdC deve effettuare una frenatura di saggio per provare l'efficacia del freno (in precedenza della prima frenatura programmata; prima di raggiungere la velocità massima o attuando la prima per tempo nei casi in cui la prima fermata è situata in vicinanza del punto di partenza del treno) e applicare le procedure previste (fermata, ripetizione prova freno ecc.) nel caso di esito negativo del saggio.

6.3.2. Utilizzo del freno continuo durante la marcia

1. L'AdC deve:
   - Osservare frequentemente i manometri della pneumatica in particolare in precedenza di fermate, rallentamenti, tratti in discesa ecc.;
   - Effettuare con la necessaria tempestività in relazione al contesto di marcia (tipo di freno, velocità, pendenza, percentuale di massa frenata ecc.) la frenatura necessaria;
   - Utilizzare i comandi del freno nelle discese continuative come previsto dalla normativa (dente di sega ecc.);
   - Adottare le previste cautele prima dell'arresto, evitando di fermarsi con freni chiusi a fondo.

6.4. Utilizzo dei dispositivi di segnalazione acustica

1. L'AdC deve:
   - Azionare i dispositivi di segnalazione acustica (fischio) nei casi previsti dalla normativa;
   - Evitare l'uso improprio dei dispositivi di segnalazione acustica.

6.5. Utilizzo della strumentazione di bordo

1. L'AdC deve:
   - Osservare frequentemente la strumentazione di bordo;
   - Identificare tempestivamente i parametri difformi, differenziandoli per priorità rispetto alla sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone;
   - A treno fermo utilizzare correttamente la diagnostica di bordo disponibile nelle sue caratteristiche di interattività.

6.6. Utilizzo delle apparecchiature di comunicazione

1. Le apparecchiature di bordo per il collegamento via radio terra-treno, bordo-bordo e terra-terra (telefonia mobile) devono essere utilizzate nel rispetto delle norme di esercizio.
2. L'AdC deve:
   - Essere in possesso di un blocco di MV13 a;
   - Essere in possesso di un blocco di MV13 Telec-bca;
   - Essere in possesso di un modulo M5;
   - Utilizzare gli apparati di comunicazione nel rispetto delle norme/disposizioni relative alle modalità e contesto di emissione delle comunicazioni (scritte, verbali registrate, verbali);
   - Utilizzare correttamente i protocolli di comunicazione;
   - Individuare prontamente il giusto interlocutore;
   - Mantenere i telefoni cellulari, gli altri strumenti di comunicazione e gli apparati elettronici privati, di qualsiasi tipo, spenti;
   - Rifiutare richieste di comunicazione e/o informazioni non autorizzate e rimandare in un momento più favorevole la risposta e/o l'effettuazione di una chiamata che non abbia carattere di urgenza per il servizio in atto;
   - Comunicare tempestivamente e nei modi previsti le situazioni di degrado all'infrastruttura;
   - Inviare la chiamata di emergenza nei casi previsti.
3. L'AdC, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.

7. ATTIVITA' DI CONDOTTA IN CONDIZIONI DI ANORMALITA'

7.1. Generalità

1. In condizioni di anormalità, per la condotta devono essere osservate le norme di cui ai capitoli precedenti integrate da quelle riportate al presente capitolo 6.

7.2. Verifiche e operazioni sugli impianti di terra richieste dal DCO all' AdC

Le verifiche sugli impianti di terra che il DCO può richiedere all'AdC sono principalmente le seguenti:

1. Verificare consenso del Blocco Conta Assi verso……;
2. Verificare consenso chiusura PL Km…….
3. Verificare controllo deviatoio n°……della stazione di …….
4. Verificare lo stato degli enti sul quadro luminoso (QL) del banco ACEI della stazione di……
5. Accertare la coda del treno nella stazione di…….
6. Altro.

Al fine di non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle attività già assegnate all'AdC, le verifiche di cui sopra, sono demandate all'AdT su specifico incarico da parte dell'AdC, che all'uopo utilizzerà l'apposita modulistica come specificato nel processo di seguito descritto.

1. Il DCO richiede all'AdC la verifica sull'impianto di terra attraverso il proprio Modulo MV 13 Telec/Bca;
2. L'AdC trascrive la richiesta del DCO sul proprio MV 13 Telec/Bca e ne dà incarico all'AdT a mezzo della copia a ricalco dello stesso MV 13 Telec/Bca appositamente prevista per l'AdT;
3. L'AdT, effettuate le verifiche richieste, ne dà conferma al DCO a mezzo del protocollo telefonico TF 2 della stazione interessata.
   (N.B. "In caso di successive verifiche sugli impianti di terra, le stesse saranno richieste dal DCO direttamente all'AdT sempre a mezzo di protocollo telefonico TF 2");
4. Il DCO, sulla scorta degli esiti delle verifiche, ordinerà all'AdT eventuali operazioni da effettuare sull'impianto di terra e ne richiederà conferma a mezzo dello stesso protocollo telefonico TF 2;
5. Il DCO, sulla scorta degli esiti delle verifiche e/o delle operazioni richieste ed effettuate, comunicherà all'AdC le prescrizioni di movimento a mezzo del modulo MV 13 Telec/Bca.

7.3. Partenza di un treno in condizioni di anormalità (segnale a via impedita o mancata visibilità)

1. Partenza di un treno in condizioni di anormalità (segnale a via impedita o mancata visibilità).

L'AdC in caso di nebbia o altro impedimento è tenuto ad assicurarsi, dopo l'avviamento del treno, dell'effettivo aspetto del segnale di partenza. Qualora l'aspetto del segnale di partenza non risulti chiaramente percepibile, l'AdC dovrà richiedere verbalmente al RdC conferma dell'autorizzazione alla partenza con segnale disposto a via libera. Il RdC fornirà tale conferma mediante apposito fonogramma, attestando che il segnale di partenza è disposto a via libera e autorizzando la prosecuzione della marcia.

2. Il RdC che debba provvedere alla partenza di un treno con il segnale di partenza a via impedita, per guasto o altra causa, completati gli obblighi di competenza, tra cui l'accertamento della libertà della via, deve dare all'AdC del treno opportuna prescrizione, utilizzando il modulo MV13 TELEC BCA. Deve essere praticato anche l'obbligo della marcia a vista nel caso di mancanza della condizione di corretta disposizione dei deviatoi della località di servizio. In questo caso la circolazione del treno su tali deviatoi deve comunque avvenire solo dopo l'accertamento del controllo della corretta posizione degli stessi.
3. È obbligo dell'AdC trasmettere con fonogramma registrato il giunto e la completezza del proprio treno nei casi richiesti dalla normativa o qualora richiesto dal RdC.

7.4. Anormalità durante il percorso dei treni

7.4.1. Particolari condizioni locali o intemperie

1. Qualora per intemperie o per situazioni contingenti i segnali di terra non fossero visibili a sufficiente distanza, l'AdC dovrà ridurre la velocità del treno in modo da percepire tempestivamente l'aspetto dei segnali.

7.4.2. Anormalità ai segnali e ai passaggi a livello

1. Quando l'AdC scorga un segnale fisso spento o lo spegnimento completo di un segnale di avviso o d'inizio di rallentamento, o lo spegnimento di un segnale di attenzione, deve tempestivamente segnalare tale anormalità con comunicazione registrata al RdC.
2. L'AdC che rilevi la mancata od irregolare attivazione dei dispositivi che inibiscono il transito lato strada di un P.L., deve subito notificarla al regolatore della circolazione.
3. Resta inteso che i predetti avvisi non devono essere dati quando siano riferiti ad anormalità già notificate ai treni interessati.
4. Ogni qualvolta, per guasto o altra causa, i dispositivi che inibiscono il transito lato strada (barriere, semibarriere, segnali luminosi e acustici, ecc.) non vengono attivati, i PL possono essere impegnati dai treni nel rispetto di quanto previsto dall'Art. 39 RS.
5. L'AdC che abbia ricevuto una prescrizione di segnale spento o guasto deve rispettare la prescrizione di cui è in possesso anche se trovasse il segnale ripristinato o con aspetto diverso da quello indicato nella prescrizione stessa.

6. Qualora il segnale di partenza di una stazione di transito si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale, per la ripresa della corsa dovrà essere data dal RdC apposita prescrizione.

7.4.3. Marcia a vista

1. L'AdC di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista o che ne abbia ricevuto specifico ordine, deve avanzare ad una velocità tale da poter arrestare il treno stesso entro il tratto di infrastruttura ferroviaria che l'AdC vede libero, senza mai superare la velocità di 30 km/h, salvo limitazioni più restrittive.
2. Tra gli obblighi derivanti dalla marcia a vista non rientra il controllo specifico della posizione dei deviatoi incontrati. Tale controllo, quando richiesto, deve essere espressamente ordinato con prescrizione o con l'aspetto specifico dei segnali.
3. Nella prescrizione di marcia a vista devono essere sempre indicati il tratto o la località in corrispondenza dei quali essa va rispettata nonché, possibilmente, il motivo.
4. Di norma nell'ambito delle stazioni la marcia a vista può essere prescritta:
   - Sul binario di ricevimento;
   - In arrivo (itinerario di arrivo);
   - In uscita (itinerario di partenza);
   - Nella stazione (itinerario di transito).
5. L'AdC di un treno che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un P.L. deve attenersi a quanto previsto dall'art. 39 del R.S.

7.4.4. Uso dei fanali biluce e del faro centrale

1. L'uso dei fanali anteriori e del faro centrale nel livello di intensità luminosa "luce abbagliante" è consentito nei casi di marcia a vista o per permettere l'identificazione di punti singolari della linea.
2. Esso deve essere limitato allo stretto necessario quando vi sia possibilità di abbagliamento:
   - Nell'incrocio di treni circolanti in senso opposto;
   - Nell'ambito delle stazioni o dei cantieri di lavoro;
   - Nell'incrocio di mezzi stradali percorrenti strade affiancate alla linea.

7.4.5. Riscaldo boccole

1. Il personale che presenzia il transito di un treno e rileva segni di riscaldo di boccole, assi frenati o anormalità in genere ad un veicolo, deve provvedere a contattare il RdC di giurisdizione per l'arresto immediato del treno. Dopo l'arresto, il RdC interessato deve avvisare l'AdC dell'anormalità, affinché questi proceda agli accertamenti di sua spettanza ed indichi poi le cautele necessarie per il proseguimento.
2. Analogamente deve provvedersi quando l'AdC rilevi un'anomala temperatura delle boccole, attraverso i dispositivi a bordo (ove presenti).

7.4.6. Segnali d'arresto e di rallentamento non notificati

1. Al presentarsi di un segnale d'arresto non notificato esposto sulla linea o lungo il treno l'AdC deve, senza alcun indugio, fermare subito il treno mettendo in atto tutti i mezzi di frenatura di cui dispone ed attenersi alle disposizioni che gli saranno date.
2. Nel caso che il segnale non fosse presenziato, l'AdC deve, dopo la fermata, mettersi in contatto a mezzo telefono con il regolatore della circolazione per ricevere le eventuali informazioni.
3. Al presentarsi di un segnale di rallentamento non notificato, l'AdC deve rispettarlo percorrendo il tratto in soggezione a velocità non superiore a 10 km/h.
4. In tale evenienza l'AdC deve mettersi in contatto con il RdC per ricevere le eventuali informazioni.

7.4.7. Ritardi nella corsa dei treni

1. Quando un treno è in ritardo il personale ha l'obbligo di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso, sia accelerando la corsa sia sollecitando il servizio, in modo da ridurre la durata delle fermate al minimo indispensabile.
2. Per accelerare la corsa può essere aumentata la velocità senza mai superare quella assegnata dalla scheda trazione.
3. L'AdC che non possa mantenere la velocità d'orario, deve avvisarne il RdC. Occorrendo cambiare la composizione del treno o sussidiarlo con l'automotrice di riserva, l'AdC deve fare la richiesta scritta al RdC.

7.4.8. Guasto al blocco elettrico e alle telecomunicazioni

1. In caso di guasto ai sistemi di Bca, la circolazione dei treni può avvenire previo accertamento della libertà da veicoli del tratto di linea interessato a cura del RdC.
2. Tale accertamento viene svolto dal RdC attraverso il controllo della completezza del treno che vi ha precedentemente circolato (giunto completo).
3. Il RdC, ricevuto il "giunto completo" di cui sopra, autorizzerà il treno con specifica prescrizione di movimento che dovrà contenere anche le corrispondenti modalità di circolazione.
4. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, il RdC deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione allo scopo di assicurare per quanto possibile la continuità della circolazione dei treni. Parimenti, anche l'AdC, in caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di utilizzare i mezzi di comunicazione a disposizione, deve avvalersi di ogni più conveniente altro mezzo di comunicazione utilizzabile allo scopo.
5. Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'AdC non possa mettersi in contatto con il RdC, la circolazione dei treni deve essere sospesa.

6. In caso la comunicazione tra RdC e l'AdC non risulti possibile, sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i treni possono continuare a essere inoltrati con tale regime esclusivamente fino a quando permane l'autorizzazione al movimento concessa dal sistema.
7. In caso di guasto delle telecomunicazioni e comunque in caso di impossibilità di comunicare, sulle linee non attrezzate con il blocco elettrico la circolazione dei treni deve essere arrestata.

7.5. Anormalità durante l'arrivo e la fermata dei treni, ricevimento su binario ingombro

1. In caso di guasto ai segnali o di movimento dei treni con segnali a via impedita, devono essere osservate le specifiche disposizioni previste dal Regolamento sui Segnali e quelle riportate nel presente Manuale.
2. Quando un treno è in ritardo, il RdC deve provvedere a sopprimere nelle stazioni e nei posti intermedi la fermata di orario o prescritta che non occorra per il servizio viaggiatori e non sia altrimenti necessaria.
3. Nei casi previsti dal RS per indicare l'ingombro deve essere esposto, a seconda dei casi, un segnale di arresto a mano a 10 metri dall'ostacolo oppure in corrispondenza dello stesso. Se trattasi del paraurti di binario tronco è sufficiente che questi sia munito di segnale di arresto.
4. Salvo i casi di cui al successivo comma 5, i treni che devono entrare in stazione sul binario di ricevimento ingombro o tronco con paraurti, nei limiti anzidetti, devono essere ricevuti con il segnale di protezione a via impedita ed avvisati con la seguente formula "A… sarete ricevuti su binario di ricevimento ingombro (o tronco)". L'ostacolo deve essere sempre protetto con il segnale di arresto a mano posto a 10 metri di distanza.
5. I treni possono essere ricevuti con il segnale di protezione a via libera e l'avviso di cui al precedente comma non occorre:
    a. Nelle stazioni di testa indicate come tali nel Fascicolo Linea rispetto al paraurti del binario tronco;
    b. Nel caso d'incrocio notificato.
6. L'AdC, nei casi di ingombro dovrà avanzare sul binario di ricevimento con cautela per poter arrestare il treno in prossimità del paraurti o del segnale di arresto posto a protezione dell'ingombro, oppure in prossimità dell'ingombro stesso.
7. Quando l'AdC si accorgesse di essere indebitamente ricevuto su di un binario ingombro, o incompatibile al servizio del proprio treno, o diverso da quello sul quale avesse avuto avviso di entrare, dovrà valersi di tutti i mezzi disponibili per fermare prontamente il treno.

7.6. Anormalità ed emergenze rilevate e gestite da parte dell'AdC

7.6.1. Procedura generale di rilevamento e gestione anormalità ed emergenze

1. L'AdC deve:
   - Mantenere una vigilanza costante, in relazione al contesto generale in cui si svolge la marcia, richiamando, se del caso, l'attenzione dei colleghi presenti in cabina di guida;
   - Prestare attenzione, nella misura in cui la condotta del treno lo consente, alle anomalie dell'infrastruttura/ambiente (segnali, binari, spazi prospicienti la sede ferroviaria, altre circolazioni);
   - Rilevare e valutare correttamente la situazione di anormalità (segnalazione di banco, rumori, odori, effetti diagnostici ecc.);
   - In base ai sintomi di anormalità al mezzo di trazione adottare gli interventi previsti dalle norme/disposizioni d'uso del mezzo di trazione (interventi a memoria, sondaggi, interventi tecnici immediati);
   - Osservare dal finestrino o dagli specchietti retrovisori il materiale rimorchiato nel rispetto delle norme /disposizioni di sicurezza nei casi di presunta anormalità di marcia (resistenza al moto, rumori anomali ecc.);
   - Quando l'arresto del treno può essere differito (anormalità che non compromettono la sicurezza), rispettare nel proseguimento della marcia le prescrizioni previste per il degrado in atto;
   - A seguito di un'anormalità rilevata, mantenere l'attenzione verso gli eventi di condotta riguardanti la sicurezza (segnali, velocità ecc.);
   - Quando necessario (vedi punti seguenti) fermare il treno con le previste modalità:
     - Arresto di urgenza o
     - Arresto immediato (frenatura di servizio) o
     - Scelta del punto di fermata opportuno;
   - Esaminare, se occorre e nel rispetto delle norme/disposizioni di sicurezza, i componenti dell'infrastruttura e/o del materiale rotabile;
   - Adottare gli interventi d'urgenza richiesti dalla situazione in atto;
   - Diagnosticare a treno fermo, nel rispetto delle norme/disposizioni di sicurezza, la natura delle anormalità in atto;
   - In caso di inconvenienti al materiale di trazione, a treno fermo, applicare quanto previsto dalla manualistica di bordo e dalle istruzioni del veicolo effettuando, nel rispetto delle norme/disposizioni di sicurezza, le operazioni/interventi/valutazioni richiesti dalla situazione in atto;
   - Effettuare un'analisi di massima dei tempi necessari a superare l'anormalità;
   - In caso di possibilità di ripresa della marcia, applicare le limitazioni conseguenti al degrado provocato dall'anormalità;

- Comunicare al regolatore della circolazione e all'Assistente Coordinatore Trazione/ Coordinatore Trazione la situazione, le eventuali limitazioni per la ripresa della marcia e l'eventuale necessità di soccorso (preceduta da preavviso);
- In attesa del soccorso, se richiesto, proseguire le operazioni di risoluzione del problema e in caso di cessata necessità di soccorso, adottare i provvedimenti normativi necessari per la ripresa della marcia;
- Effettuare le operazioni per condizionare il mezzo di trazione prima del traino;
- Effettuare, di concerto col personale del mezzo di soccorso, le verifiche necessarie per la ripresa della corsa (prova freno, esame prescrizioni, calcolo percentuale massa frenata ecc.).

7.6.2. Anormalità che possono compromettere la sicurezza

1. L'AdC che rilevi un'anormalità che possa compromettere la sicurezza della circolazione deve provvedere ad arrestare la circolazione con i mezzi di cui dispone, nella maniera più sollecita e tempestiva, in relazione alle circostanze ed alle possibilità pratiche presenti al momento ed inviare la "chiamata di emergenza".
2. Se questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, l'AdC, coadiuvato dall'AdT se presente, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto il RdC.
3. Qualora l'anormalità rappresenti un potenziale pericolo per i treni diretti nel tratto di linea coinvolto, l'AdC è tenuto ad esporre il segnale di arresto dalla cabina di guida durante la fase di ingresso in stazione, in modo da garantirne la visibilità all'AdC del treno incrociante.

7.6.3. Arresto di un treno in linea

1. Quando si renda necessario l'arresto di un treno in linea, l'AdC deve evitare, compatibilmente con la situazione in atto, di arrestare il convoglio in corrispondenza di viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile, tale arresto deve avvenire in corrispondenza di un posto di linea o di una fermata, di un posto di esodo o di un punto di evacuazione e soccorso.
2. Al verificarsi di inconvenienti che presuppongano la necessità di soccorso, l'AdC deve attenersi a quanto previ sto al paragrafo 7.7 "Soccorso ai Treni".
3. Nel caso particolare di anormalità che determinino l'arresto di un treno non in corrispondenza di un PdE o l'esodo dei viaggiatori, dovranno essere rispettate le procedure di emergenza previste in base alle circostanze.
4. In ogni caso la discesa dal treno dei viaggiatori deve avvenire dopo che l'AdC abbia ricevuto dal DCO la conferma di arresto della circolazione.

7.6.4. Obblighi specifici dell'AdC in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio

1. Quando il personale dei treni noti qualche anormalità o irregolarità che possa compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, salvo disposizioni particolari, deve arrestare il treno e provvedere possibilmente

per l'eliminazione dell'anormalità. Il personale dei treni deve inoltre comunicare, prima possibile, l'evento al RdC interessato, fornendo tutti i possibili elementi utili ed in particolare:

- La qualifica del chiamante ed il numero del proprio treno;
- Il punto di arresto (segnale di terra, progressiva chilometrica o itinerario di una località di servizio) e la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento. In tale evenienza l'AdC deve anche assicurare l'immobilità del treno.
- La descrizione sintetica dei fatti accaduti, degli eventuali passeggeri coinvolti, dell'entità dei danni all'infrastruttura e al materiale rotabile;
- Gli eventuali altri treni interessati dall'anormalità;
- Ogni altra notizia ritenuta utile.

2. Il personale dei treni deve inoltre rispettare le ulteriori procedure interne emanate da FCE per la gestione delle emergenze.
3. L'AdC che abbia arrestato il treno a causa di una anormalità che interessi la sicurezza della circolazione, può ripartire solo con l'autorizzazione del regolatore della circolazione competente, che comunica le modalità sia per la ripresa che per il proseguimento della corsa.

7.6.5. Sobbalzi, sbandamenti, rottura rotaie

1. L'AdC che riscontri, in un determinato tratto di linea o nell'ambito di una località di servizio, anormalità nella marcia del proprio treno (salti, sobbalzi, sbandamenti, ecc.) di origine imprecisata, ma tali da far comunque ritenere possibile l'esistenza di anormalità al binario, deve notificare tempestivamente, tramite gli strumenti di comunicazione disponibili e comunque non oltre la prima località di servizio incontrata, l'anormalità al RdC, concordando con lo stesso, con criteri prudenziali, l'entità di una riduzione di velocità giudicata idonea per percorrere il tratto interessato e sempre che nella circostanza non siano giudicati necessari provvedimenti più cautelativi. L'AdC deve indicare al RdC i cippi chilometrici che delimitano il tratto interessato o, se ciò non risulta possibile, le località di servizio limitrofe.
2. Nel caso venga istituita una riduzione di velocità, la stessa deve essere delimitata dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione.
3. La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, mediante la formula: *"non superate velocità di ……. km/h da ……. a ……"*
4. Nel caso si riscontri la rottura di una rotaia, la circolazione deve essere arrestata, salvo che il personale della manutenzione abbia dato le necessarie istruzioni per l'eventuale inoltro dei treni verso il tratto in soggezione. In tal caso il tratto in soggezione può essere delimitato dal punto in cui avviene la notifica fino al primo cippo chilometrico o località di servizio ubicati oltre il termine del tratto in soggezione.

7.6.6. Indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea

1. Qualora siano presenti persone o animali di grossa taglia oppure ne sia ipotizzabile la presenza in prossimità del binario percorso dal treno in posizione potenzialmente pericolosa, l'AdC deve emettere segnalazioni acustiche per richiamare l'attenzione delle persone o segnalare situazioni di emergenza e comunicare immediatamente tale anormalità al RdC, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento e attivando, se necessario, contestualmente la funzione della "chiamata di emergenza".
2. La segnalazione di cui sopra può essere effettuata anche a seguito del rilevamento in corso di viaggio di porte non correttamente chiuse e quindi riguardare la presunta caduta di viaggiatori da un treno.
3. Il DCO, qualora non risulti necessario attivare misure più restrittive (interruzione della circolazione), dovrà praticare ai treni interessati, con le modalità previste e fino alla comprovata libertà della sede ferroviaria, la seguente prescrizione:
4. Formula – *"Effettuate marcia a vista emettendo ripetuti fischi da*..… (località di servizio o cippo chilometrico) *a*.… (località di servizio o cippo chilometrico) *per.* … (motivo)".
5. Il DCO, inoltre, chiederà verbalmente informazioni agli AdC dei treni circolanti sul tratto interessato successivamente alla segnalazione riguardo il persistere dell'anormalità.
6. L'AdC, percorso il tratto indicato nella precedente prescrizione, qualora non abbia rilevato la presenza di persone o animali di grossa taglia, ne dovrà informare tramite comunicazione registrata il DCO, al fine di interrompere l'applicazione della procedura di anormalità.

7.6.7. Retrocessione dei treni

1. Un treno può retrocedere nella precedente località di servizio solo in casi eccezionali. Il movimento di retrocessione può avvenire solo a seguito di autorizzazione del regolatore della circolazione di giurisdizione e a condizione che la cabina di guida da cui viene eseguita la retrocessione si trovi in testa al convoglio nel senso del movimento di retrocessione. Il regolatore della circolazione, prima di autorizzare il movimento di retrocessione, deve accertare la libertà da veicoli del tratto di linea e degli itinerari interessati, accertare la corretta chiusura dei PL interessati e notificare al treno le necessarie prescrizioni di movimento, secondo le procedure disciplinate nel RCT art. 16 integrate come di seguito descritto.
2. La retrocessione è anche ammessa nel caso in cui entrambe le cabine di guida, testa e coda, siano presenziate da AdC, con comando del freno e segnalazioni ottiche/acustiche comandati dalla cabina di testa nel senso della retrocessione e con trazione attiva nella cabina di coda.
3. Nel caso in cui dalla cabina di testa nel senso della retrocessione non sia possibile utilizzare il comando del freno, le segnalazioni ottiche/acustiche, o non sia possibile presenziare la stessa con AdC, il convoglio è da considerare privo di cabina di guida nel senso della retrocessione.

4. Il personale di condotta avviserà l'Assistente Coordinatore Trazione e l'AdT della necessità di eseguire la retrocessione.
5. Il personale di accompagnamento dovrà fornire le dovute informazioni ai viaggiatori sia sul movimento di retrocessione che sulle modalità di prosecuzione del viaggio.

7.6.8. Spezzamento dei treni

1. In caso di spezzamento di un treno, l'AdC deve comunicare l'anormalità al RdC e disporre per l'immobilizzazione e per la protezione dei veicoli ai sensi dell'art. 28 RS.
2. In caso di spezzamento di un treno, è necessario attenersi alle procedure previste dall'articolo 16 del RCT, seguendo anche le integrazioni riportate di seguito.
3. Se le condizioni degli organi di attacco lo permettono, le due parti del treno devono essere ricongiunte con le debite cautele e previ accordi tra il personale presente nella prima parte del treno e il personale presente o che ha raggiunto la seconda parte e a condizione che venga garantita l'immobilizzazione della seconda parte con le modalità dall'art. 38 PGOS.
4. Se il treno è rinforzato in coda, il ricongiungimento delle due parti è ammesso effettuando il movimento, in quanto possibile, nel senso della salita.
5. Qualora la locomotiva di coda in seguito a spezzamento degli organi d'attacco si distaccasse dal treno, l'AdC se presente deve fermare la locomotiva e richiamare l'attenzione del personale del treno con i mezzi a disposizione e riaccostarsi al convoglio solo dopo il suo arresto.
6. Una volta ricongiunto, il treno può riprendere la marcia previa autorizzazione ai sensi dell'art. 17 RS.
7. Non potendosi effettuare il ricongiungimento, il RdC deve disporre per il ricovero nella stazione limitrofa delle due parti del treno.
8. Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure del soccorso previste nel RCT art. 16 commi 33÷41.

7.6.9. Circolazione in galleria

1. Nelle emergenze in galleria l'AdC deve adottare le misure previste dai relativi PEI.
2. Quando la corsa di un treno in galleria divenga lenta e stentata, e la respirazione risulti penosa per deficiente ventilazione, l'AdC e l'AdT devono adottare gli opportuni provvedimenti cautelativi consentiti dalle circostanze.
3. Nel caso in cui siano state riscontrate cattive condizioni di respirabilità in galleria, l'AdC ne deve dare tempestiva comunicazione al RdC che deve provvedere ad avvisare il CUOT Infrastruttura Civile per l'adozione delle azioni necessarie. In ogni caso deve essere inibito l'invio di treni.
4. Il personale dei treni, di stazione e di linea, che abbia fondati motivi per considerare pericolose le condizioni di respirabilità all'interno di una galleria, deve subito provvedere per l'arresto dei treni che si dirigono verso

di essa. La percorribilità della galleria può essere ripristinata solo dopo benestare dell'agente della manutenzione infrastruttura.

7.6.10. Avaria a fischio e tromba, avarie ai veicoli

1. Qualora durante il percorso il dispositivo per le segnalazioni acustiche si guasti e non sia possibile ripristinarne il funzionamento, il treno potrà proseguire fino alla prima stazione incontrata, al solo scopo di liberare la linea, purché lungo il percorso non siano in atto o possano attuarsi situazioni che richiedano l'emissione di segnalazioni acustiche ai fini della sicurezza; in caso contrario si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.
2. Qualora il treno sia in trazione multipla, verrà passata in testa una automotrice con dispositivo di segnalazione acustica funzionante, nella prima stazione in cui sia possibile.
3. In caso di surriscaldamento, problemi ai freni deve attenersi a quanto previsto dall'art. 38 della PGOS.
4. Per le altre avarie minori, l'AdC deve usare i mezzi disponibili per mantenere la circolazione dei veicoli, in accordo con il personale del treno e delle stazioni. Su richiesta del dirigente o dell'AdT, deve anche ispezionare i veicoli del treno.

7.6.11. Avarie al freno continuo

1. L'AdC, qualora avverta l'intervento del sistema frenante non su suo comando, compatibilmente con la situazione in atto (arresto in corrispondenza di viadotti, gallerie e PDE), deve intervenire per ottenere con tempestività l'arresto del treno.
2. L'AdC, qualora rilevi una insufficiente efficacia del sistema frenante, deve subito arrestare il treno per i necessari provvedimenti (ripetizione della verifica e della prova del sistema frenante, ecc.).
3. Nel caso di composizione multipla, qualora non sia possibile conseguire l'arresto, l'AdC dovrà fare intervenire immediatamente il dispositivo di vigilanza al fine di determinare l'arresto dell'intera composizione, assumendo quale causa probabile l'errata posizione dei rubinetti della condotta pneumatica.
4. I dispositivi di frenatura dei veicoli che risultino inefficienti per guasto possono essere isolati dal sistema frenante del treno. In tale evenienza, la prosecuzione del treno è ammessa purché il sistema frenante continui ad assicurare comunque i requisiti e le funzioni del freno continuo automatico.

7.6.12. Avarie ai compressori del freno continuo

1. Il personale di condotta è tenuto a verificare con periodicità l'efficienza del freno continuo, con particolare attenzione in prossimità dei segnali fissi, delle prescrizioni di rallentamento e dei tratti in discesa di una certa rilevanza, mediante il controllo delle pressioni della condotta generale e del serbatoio principale del freno.
2. Nei casi di mancanza o di irregolarità di funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa durante la corsa del treno, l'AdC:

a. Con riferimento al sistema di frenatura a depressione, su tratti di linea con pendenza uguale od inferiore al 15 ‰, proseguirà la corsa fino a quando la pressione sia non inferiore a 4 bar nella condotta generale a freni chiusi e non inferiore a 5 bar nel serbatoio principale del freno; al disotto di tali valori l'AdC arresterà il treno possibilmente in una stazione;
b. Con riferimento al sistema di frenatura SM2, su tratti di linea con pendenza uguale od inferiore al 15 ‰, proseguirà la corsa fino a quando la pressione sia non inferiore a 4 bar nella condotta di soccorso a freni chiusi e non inferiore a 5 bar nel serbatoio secondario del freno; al disotto di tali valori l'AdC arresterà il treno possibilmente in una stazione;

3. Su tratti di linea con pendenza superiore al 15 ‰, purché le pressioni di cui sopra non scendano a valori inferiori, proseguirà la corsa fino e non oltre la prima località di servizio che incontra.
4. Nei casi di cui ai punti a) e b) precedenti, qualora la pressione in condotta scenda a valori inferiori a quelli indicati al punto a), l'AdC deve subito arrestare il treno e successivamente osservare le norme riportate nell'art. 38 della P.G.O.S. per il caso di guasto al freno.
5. Nei casi di arresto di un treno su tratti di linea con pendenza superiore al 10‰ e mancando la possibilità di proseguire, l'AdC avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni eventualmente presente, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 52 della P.G.O.S.
6. Solo dopo ripristinate le normali condizioni di efficienza del freno continuo, i mezzi impiegati per la immobilizzazione del treno potranno essere disattivati o rimossi.
7. Sui tratti di linea in pendenza, l'apertura dei freni ad aria compressa deve essere sempre effettuata dall'AdC ricaricando la condotta generale alla pressione di regime con riferimento al sistema di frenatura a depressione e di soccorso con riferimento al sistema di frenatura SM2; è rigorosamente vietato ricorrere al dispositivo di scarico del freno dei veicoli per ottenere la sfrenatura di tutto o parte del treno.

7.6.13. Malore dell'AdC o del Capotreno

1. In caso di malore dell'AdC e qualora esso non possa essere sostituito da altro AdC, si deve procedere con le modalità previste per il soccorso ai treni.
2. In linea, se per cause sopravvenute l'AdT non potesse conservare la dirigenza del treno, questa dovrà essere assunta dall'agente di grado più elevato dell'equipaggio in possesso dell'apposita abilitazione; in mancanza di agenti abilitati, la dirigenza dovrà essere assunta fino alla prima stazione abilitata dall'AdC.

7.6.14. Assistenza alla Clientela

1. L'AdC, in caso di necessità, deve collaborare col Personale di Accompagnamento Treni.

7.6.15. Indebito superamento a via impedita dei segnali fissi (SPAD) o incidenti e inconvenienti di esercizio

1. Il RdC, allorché rilevi un evento attribuibile all'operato del personale addetto alla condotta di treni e manovre, deve:
    a. Arrestare o richiedere l'arresto del treno o della manovra qualora non fossero già fermi;
    b. Notificare con comunicazione registrata l'evento all'AdC;
    c. Attivare gli avvisi e i flussi di comunicazione previsti dalla Procedura operativa PO 12.
2. Qualora l'evento avvenga in linea oppure in una località di servizio diversa da una stazione, il RdC che notifica l'evento all'AdC deve provvedere a vincolare la ripresa della marcia al proprio nulla osta.
3. Il personale che ha notificato l'evento provvederà a far pervenire l'avviso dell'accaduto al CUOT Stazioni che, ricevuta notizia dell'evento, si dovrà interfacciare immediatamente con il CUOT Trazione- Scorta per comunicare l'evento.
4. Il CUOT Trazione- Scorta, assunte le informazioni necessarie, deve provvedere in tempi brevi alla sostituzione del personale.
5. Tuttavia, previa comunicazione al CUOT Stazioni, il CUOT Trazione - Scorta potrà, valutato lo stato psicofisico dell'AdC coinvolto:
    a. In caso di arresto in stazione, richiedere all'AdC l'esecuzione delle manovre per il ricovero del materiale;
    b. In caso di arresto in piena linea, disporre la prosecuzione del treno fino alla prima località di servizio utile, indicata dal CUOT Stazioni, purché sia presente un altro agente in cabina con le incombenze di cui al 2.1.10 comma 1.
6. Il CUOT Trazione- Scorta deve dare apposita comunicazione delle decisioni assunte.
7. In ogni caso, il CUOT Stazioni, se i tempi di sostituzione del personale risultassero incompatibili con le esigenze di circolazione, o in assenza delle determinazioni da parte del CUOT Trazione- Scorta, potrà adottare le procedure per lo sgombero della linea.
8. I commi precedenti non si applicano qualora un segnale si disponga improvvisamente a via impedita e l'arresto del treno avvenga oltre tale segnale. In tal caso, per la ripresa della corsa l'AdC deve essere autorizzato dal RdC.

7.7. Soccorso ai treni

1. Per il soccorso ai treni sono utilizzate le automotrici disponibili negli impianti di deposito, le cui sedi sono riportate nel Fascicolo Linea oppure i treni circolanti, previa intesa verbale con l'impianto trazione.
2. L'AdC di riserva, cui viene anche affidata l'automotrice per il soccorso ai treni, non può assentarsi dagli impianti di deposito di cui sopra (Randazzo).

3. L'eventuale soccorso ad un treno fermatosi in linea può essere effettuato anche con altro treno circolante, secondo le specifiche norme dell'RCT.
4. Al verificarsi di inconvenienti che presuppongano la necessità di soccorso, l'AdC utilizzando le apparecchiature di comunicazione disponibili, deve, qualificandosi, darne immediato preavviso verbale al RdC confermando il numero del treno e la tipologia di materiale rotabile e fornendo tutte le altre informazioni necessarie. Il RdC attuerà le procedure previste in caso di richiesta di soccorso, eccezion fatta per l'inoltro del soccorso stesso che, invece, dovrà essere effettuato solo dopo il ricevimento della effettiva richiesta formalizzata tramite comunicazione registrata da parte dell'AdC. Il personale di condotta avviserà l'Assistente Coordinatore Trazione e l'AdT della necessità di automotrice di soccorso. Il RdC dovrà inoltrare la richiesta di soccorso all'Assistente Coordinatore Trazione che a sua volta informerà dell'accaduto il Coordinatore Trazione, il CUOT Trazione e Scorta e CUOT Officine.
5. L'AdC che ha dato il preavviso verbale di soccorso dovrà, qualora le avarie permangano, ufficializzare la richiesta, con comunicazione registrata, entro un tempo massimo di 15 minuti dal verificarsi dell'evento; in caso contrario deve comunicare disdetta e, se necessario, notificare per iscritto le eventuali limitazioni di velocità relative al successivo percorso.
6. La richiesta di soccorso, completa di tutti i dati, deve essere sollecitamente indirizzata, con comunicazione registrata, dal personale di condotta al RdC con la seguente formula:
7. Formula – *Treno* … (numero) *fermo per guasto* (precisare il guasto quando possibile) (oppure: per sviamento, investimento, ecc.) *prossimità km* … (indicare il punto singolare più vicino quando possibile) (oppure: nella stazione di …). *OCCORRE SOCCORSO* (aggiungendo, quando ne sia il caso: mezzi per trasbordo, ecc.).
8. L'AdC di un treno fermatosi in linea per richiesta di soccorso, deve provvedere all'esposizione sul terreno, in punto stabilito dal RS, di un segnale d'arresto (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa) che servirà da orientamento per il convoglio soccorritore.
9. L'AdC per tale incombenza si avvarrà dell'AdT.
10. Fatta la richiesta di soccorso, ancorché venisse in seguito a cessarne il bisogno, il treno fermo in linea non deve più muoversi in nessuna direzione prima dell'arrivo del soccorso stesso o di uno specifico dispaccio del RdC. Solo in caso di imminente pericolo è ammesso in entrambi i sensi lo spostamento del treno per il tratto strettamente indispensabile, osservando tutte le cautele che le circostanze consentano e facendo possibilmente precedere il convoglio da un segnale a mano a 200 metri.
11. L'Assistente Coordinatore Trazione che riceve la richiesta di automotrice di soccorso dal RdC deve provvedere a far allestire e mettere a disposizione del RdC l'automotrice più idonea nel più breve tempo possibile, previ accordi con il Coordinatore Trazione.
12. Il convoglio soccorritore dovrà essere autorizzato dal RdC ad entrare nella sezione di blocco occupata dal treno da soccorrere. Sul tratto ingombro, al personale di condotta del convoglio soccorritore devono essere impartite per iscritto dal RdC le necessarie istruzioni e le eventuali prescrizioni di movimento riguardanti il tratto da percorrere. Il mezzo di soccorso deve procedere con marcia a vista nell'avvicinarsi

al punto d'ingombro ed arrestarsi al segnale (bandiera rossa o fanale di segnalazione a luce rossa), prima di accostarsi al treno.

13. Dopo la congiunzione i due convogli uniti devono circolare come un unico treno nel rispetto delle norme di cui al presente regolamento.

7.7.1. Divieto di accesso al tetto dei mezzi di trazione e veicoli

1. L'AdC non deve in ogni caso salire sul tetto dei mezzi di trazione e veicoli, indipendentemente dal genere di trazione.

7.8. Ingombro in linea per inconvenienti di esercizio

1. Nel caso di ingombro di linea derivato da inconvenienti di esercizio, quando sia stata ordinata la rimozione del materiale mobile dal Capo Unità Organizzativa Trazione Scorta, la dirigenza e la responsabilità delle operazioni devono esser prese, in mancanza del CUOT Trazione Scorta, da uno degli agenti sottoindicati, rispettando il seguente ordine di precedenza:
    a. Coordinatore Trazione;
    b. Assistente Coordinatore Trazione;
    c. CUOT Officina;
    d. Capo Unità Tecnica Officina.
2. Gli agenti di cui sopra dovranno anche prendere all'occorrenza l'iniziativa per le operazioni anzidette.
3. La facoltà di far rimuovere il materiale è subordinata all'accertamento della sua posizione ed al suo stato, in modo da poter fare un'esatta relazione.
4. A richiesta dell'agente a cui spetta la dirigenza dello sgombro, gli altri agenti competenti metteranno a sua disposizione il proprio personale per coadiuvarlo per la pronta riattivazione della circolazione.
5. Qualora per qualsiasi causa, anche ignota, vengano rinvenuti sulla sede ferroviaria dei cadaveri, in posizione tale da interessare la libera circolazione dei treni, questi possono essere rimossi solo dopo il nulla osta dell'Autorità Giudiziaria.

7.9. Ricognizione in linea

1. Il RdC che rilevi o venga a conoscenza di un indebito arresto di un treno in linea, deve contattare tempestivamente l'AdC del treno stesso o, in caso di sua mancata risposta, il restante personale del treno.
2. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il regolatore della circolazione deve attivare, a seconda delle circostanze, i mezzi di ricognizione quali le automotrici isolate o i mezzi d'opera scortati da personale della manutenzione infrastruttura, nonché mezzi stradali.
3. Il RdC deve prescrivere al mezzo di ricognizione:

a. L'effettuazione della ricognizione tra le due località interessate, con marcia a vista non superando la velocità di 30 km/h ed emettendo segnalazioni acustiche;
b. L'arresto in prossimità del treno fermo in linea;
c. Il raggiungimento del treno;
d. L'eventuale soccorso dell'AdC.

8. IMMOBILIZZAZIONE E STAZIONAMENTO DEI VEICOLI

8.1. Procedura generale

1. Un'automotrice o un gruppo di automotrici si dice posto in:
   - Stazionamento quando è immobilizzato, cioè gli è impedito qualsiasi movimento per un tempo indeterminato, attraverso un sistema di immobilizzazione indipendente dal sistema del "freno continuo automatico". Le modalità di utilizzo di tale sistema devono assicurare l'immobilizzazione dei veicoli, anche in relazione al loro carico ed alle altre eventuali situazioni particolari, come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse;
   - Stazionamento temporaneo quando la sua immobilizzazione è effettuata mediante l'impiego del freno continuo automatico attraverso lo scarico dell'aria compressa esistente nella condotta generale/soccorso, per un periodo di tempo che non deve mai essere superiore a 30 minuti.
2. Tenendo conto di quanto indicato ai successivi punti e negli altri riferimenti normativi, giunto al termine della corsa l'AdC deve:
   - Attivare il freno di stazionamento (freno a mano, freno a molla) e verificarne l'efficacia;
   - Adottare le precauzioni previste in caso di inefficienza del freno di stazionamento (staffatura, ecc.);
   - Frenare a fondo (scarica in condotta generale/soccorso);
   - Disabilitare il banco di manovra secondo i manuali d'uso del veicolo;
   - nel caso il mezzo di trazione sia provvisto di apparecchiatura di registrazione degli eventi di tipo cartaceo, consegnare la registrazione del proprio servizio, riportando sulla zona cartacea il proprio identificativo e la firma, l'identificativo del mezzo di trazione, il numero dei treni effettuati, la data e la tratta di condotta effettuata; se il mezzo è dotato di apparecchiatura di registrazione degli eventi di tipo informatico, l'AdC deve garantire l'immissione dei dati sopra citati rispettando le apposite procedure previste per le singole apparecchiature;
   - Verificare e ove necessario riporre correttamente il corredo di bordo negli appositi vani;
   - Disinserire le batterie;
   - Chiudere le porte d'accesso alle cabine di guida;

- Consegnare i libri di bordo all'ufficio dell'Assistente Coordinatore Trazione. Nelle località non presenziate da Assistente Coordinatore Trazione i libri di bordo devono essere custoditi all'interno delle stanze aziendali all'uopo messe a disposizione.

8.2. Stazionamento dei mezzi di trazione

1. Le unità di trazione in stazionamento sui binari di stazione non possano essere spostate senza l'intervento di personale competente autorizzato da FCE.
2. Le unità di trazione in stazionamento devono essere condizionate nel rispetto delle specifiche istruzioni relative al veicolo e comunque in modo tale da mantenere le condizioni di sicurezza rispetto ad eventuali apparecchiature lasciate attive ed impedire l'accesso in cabina di guida a persone non autorizzate.
3. I veicoli in stazionamento devono essere, di norma e per quanto possibile, riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro, secondo la compatibilità prevista dalle DPC, e con il freno di stazionamento:
   - Serrato, per quelli a mano;
   - Attivo, per quelli di tipo a molla.

1. Ciascun estremo delle colonne deve essere opportunamente fermato con staffa fermacarri, in modo da evitare movimenti in ambedue i sensi salvo eccezioni autorizzate dall'Unità Organizzative Tecnica Infrastruttura in relazione alle particolari situazioni locali. Le staffe devono essere poste in opera secondo le modalità previste dalle disposizioni di esercizio vigenti e dopo che l'AdC abbia provveduto allo stazionamento del mezzo di trazione ed accertato l'efficacia del freno di stazionamento.
2. Lo stazionamento dei veicoli, tenuto conto del loro carico e delle altre eventuali situazioni particolari (come la pendenza del binario e le condizioni climatiche avverse), deve avvenire su binari resi indipendenti dai binari di circolazione, al fine di impedire ai veicoli in stazionamento medesimi di ingombrare, in caso di un loro eventuale indebito spostamento, i binari di circolazione stessi.
3. Con riferimento agli impianti (località di servizio e depositi locomotive), in mancanza dell'indipendenza di cui sopra, lo stazionamento è consentito solo attraverso la messa in opera delle staffe fermacarri alle due estremità del veicolo o del gruppo di veicoli.
4. Le automotrici devono essere poste in stazionamento a cura del macchinista e devono essere condizionate in modo:

   Con riferimento alle Diesel Elettriche (AdE), in stazionamento devono avere:

   - Motori spenti;
   - Maniglia di comando del rubinetto del freno in posizione di estrazione;
   - Sezionatore chiave di comando del moto in posizione neutra;
   - Freno di stazionamento inserito;
   - Sezionatore delle batterie aperto;
   - Finestrini e porte delle cabine chiusi.

5. Per inserire il freno a mano per lo stazionamento, nelle ADE diesel elettriche occorre:

- Azionare il relativo volantino/manovella fino al serraggio dei ceppi. Di regola l'operazione deve essere eseguita con cilindri a freno alimentati a pressione non superiore a 1.0 bar;
- Realizzare la completa sfrenatura pneumatica del mezzo di trazione;
- Verificare l'efficacia del freno a mano, comandando l'inserzione del mezzo di trazione con il minimo sforzo di trazione.

Con questa operazione il mezzo deve rimanere immobile o, in caso di tendenza allo spostamento, annullato lo sforzo di trazione, dovrà verificarsi comunque l'arresto spontaneo

Con riferimento alle Diesel Multiple Unit (DMU), in stazionamento devono avere:

- Motori spenti;
- Manipolatore di trazione/frenatura in posizione zero;
- Direzione di marcia in posizione zero;
- Freno di stazionamento attivato;
- Manipolatore del freno in posizione “di rilascio”;
- Banco di manovra disattivato;
- Condotta generale intercettata mediante l'estrazione della maniglia gialla;
- Finestrini e porte delle cabine chiusi;
- Interruttore esterno delle batterie staccato.

L'inserimento del freno ad accumulo di energia (a molla) per lo stazionamento deve essere eseguito rispettando le specifiche disposizioni particolari di circolazione (DPC).

6. Se il mezzo di trazione trovasi in stazionamento sui binari di deposito, l’AdC può allontanarsene, sempreché il mezzo sia posto in regolari condizioni di stazionamento.
7. n corrispondenza ai marciapiedi delle stazioni i macchinisti devono, per quanto possibile, astenersi da qualsiasi operazione che comunque possa riuscire molesta ai viaggiatori.
8. Fermo restando il rispetto delle procedure per lo stazionamento dei veicoli, l’allontanamento dell’AdC dalle unità di trazione in stazionamento sui binari di circolazione, esclusi i binari di corsa, è ammesso previa autorizzazione del RdC; sui binari di corsa l’allontanamento dell’AdC dalle unità di trazione in stazionamento non è mai ammesso.

9. RENDICONTAZIONE DELLA MISSIONE SVOLTA

9.1. Compilazione dei documenti tecnici

1. Al termine del servizio l'AdC deve:
   - Compilare la documentazione correttamente e in modo leggibile, pertinente ed esauriente, per il fruitore delle informazioni;
   - Firmare e consegnare all'Impianto Trazione[3] i documenti del treno/treni e le prescrizioni del treno/treni (Scheda Trazione, Zona tachigrafica, moduli, ecc.).

9.2. Rendicontazione della missione svolta

1. Nel caso in cui l'AdC, durante l'espletamento del proprio turno di servizio, rilevi anomalie, malfunzionamenti o guasti sull'automotrice assegnata per l'espletamento del servizio treni o di manovra, è tenuto a provvedere alla segnalazione dell'anomalia mediante l'applicativo CARL-FLASH, accedendo alla sezione dedicata "Richiesta di riparazione". La segnalazione dovrà essere effettuata selezionando il veicolo interessato, descrivendo in modo puntuale e dettagliato la tipologia del guasto riscontrato e, qualora necessario, integrando la richiesta con idonea documentazione fotografica. Contestualmente, l'AdC dovrà comunque informare verbalmente l'Assistente Coordinatore di turno, della segnalazione di cui sopra.

9.3. Modalità di redazione e trasmissione delle relazioni di servizio

1. Ogni evento, anomalia o circostanza che determini uno scostamento, anche potenziale, dalla regolarità dell'esercizio ferroviario deve essere oggetto di relazione da parte dell'AdC. Quest'ultimo è tenuto a compilare con chiarezza e completezza quanto accaduto nell'apposito Libretto delle Relazioni (TZR), custodito presso l'Ufficio dell'Assistente Coordinatore Trazione.
2. La medesima relazione, qualora richiesto ai fini di una più tempestiva comunicazione e gestione dell'evento, dovrà essere trasmessa all'Ufficio dell'Assistente Coordinatore Trazione tramite email al seguente indirizzo: deposito@circumetnea.it.
3. La trasmissione dovrà avvenire nel più breve tempo possibile, riportando in modo dettagliato tutte le informazioni utili, inclusi eventuali provvedimenti adottati.
4. La trasmissione della relazione costituisce adempimento obbligatorio e prioritario.

[3] *Nella stazione di Randazzo i predetti documenti verranno consegnati all' Operatore di Movimento e Gestione in servizio.*