MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

GESTIONE GOVERNATIVA

FERROVIA CIRCUMETNEA

MANUALE DI MESTIERE
PROCESSO ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI
(MM-ADT)

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

Sommario

1. DISPOSIZIONI GENERALI 2
1.1. Scopo e campo di applicazione 2
1.1.1. Premessa 2
1.1.2. Definizioni 2
1.2. ACRONIMI 3
1.3. Processo Accompagnamento dei treni: contesto, attività, ruoli e responsabilità 4
1.3.1. Contesto 4
1.3.2. Attività del Processo di accompagnamento dei treni e loro correlazioni 5
1.3.3. Comportamenti dell' ADT a garanzia della propria sicurezza e incolumità 5
1.3.4. Responsabilità in caso di presenza dell' ADT in cabina di guida 6
1.3.5. Ausilio all'ADC nelle località di regresso 7
2. Preparazione e verifiche prima della partenza 7
2.1. Prepararsi alla missione 7
2.1.1. Incombenze preliminari 7
2.1.2. Dotazione dell' ADT 8
2.1.3. Testi da conoscere da parte dell' ADT e del Capotreno 8
2.2. Organizzazione del servizio di Accompagnamento 9
2.2.1. Posto del Capotreno 9
2.2.2. Dipendenze dell' ADT 9
2.2.3. Treni con solo Capotreno 9
2.2.4. Treni senza Capotreno 9
2.2.5. Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni 10
2.2.6. Obblighi specifici del personale dei treni in caso di anormalità rilevanti o incidenti di esercizio 10
3. Attività correlate all'Accompagnamento prima della partenza 11
3.1. Manovra 11
3.1.1. Compiti del Capotreno per l'effettuazione delle manovre 11
3.2. Prova del Freno 11
3.3. Verifiche e controlli sui veicoli del convoglio 12
3.3.1. Verifiche preliminari alla partenza: compiti dell' ADT 12
3.3.2. Verifiche preliminari alla partenza: compiti del Capotreno 12
3.3.3. Controlli da eseguire sulle porte 12
3.3.4. Compiti dei Capitreno dell'agente incaricato alla sorveglianza della coda 13
3.4. Compiti inerenti al ritiro, compilazione, custodia e consegna dei documenti treno 13

3.4.1. Documenti orario e documenti di scorta 13
3.5. Consegna prescrizioni e comunicazioni preliminari 13
3.5.1. Possesso dei documenti 13
3.6. Incarrozzamento dei viaggiatori 14
3.6.1. Compiti per lo svolgimento del servizio viaggiatori 14
3.6.1.1. Operazioni propedeutiche alla partenza 14
3.6.1.2. Procedura per la richiesta e la concessione del “pronti” del Capotreno (CT) 15
3.7. Comunicazioni da effettuare all'ADC 17
3.7.1. Comunicazioni preliminari alla partenza del treno 17
4. Attività di Accompagnamento Treni 17
4.1. Attività di Accompagnamento durante il viaggio 17
4.1.1. Compiti del Personale di Accompagnamento 17
4.1.2. Compiti del Capotreno 17
4.2. Attività nelle stazioni di fermata 17
4.2.1. Compiti del Personale di Accompagnamento 17
5. Attività di Accompagnamento in condizioni di anormalità 18
5.1. Anormalità inerenti la circolazione e l'infrastruttura 18
5.1.1. gestione delle verifiche richieste dal RDC/DCO all’ADC 18
5.1.2. Partenza di un treno in condizioni di anormalità (mancata visibilità o segnale a via impedita) 19
5.1.3. Guasti al blocco elettrico, e alle telecomunicazioni 19
5.1.4. SOBBALZI, SBANDAMENTI, ROTTURA ROTAIE 19
5.1.5. Guasto al dispositivo "vigilante" 20
5.1.6. Retrocessione dei treni 20
5.1.7. Compiti circa l'uso dei freni 21
5.2. Anormalità inerenti i veicoli 21
5.2.1. Porte 21
5.2.2. Riscaldo boccole 22
5.2.3. Urto o incendio 22
5.2.4. Spezzamento dei treni 22
5.2.5. Circolazione in galleria 23
5.2.6. Soccorso ai treni 23
5.2.7. Scarto veicoli in avaria 23
5.3. Ritardi e anormalità nella corsa dei treni 24
5.3.1. Obbligo di recupero 24
5.3.2. Lenta corsa 24

5.3.3. Arresto di un treno in linea 24
5.3.4. Anormalità od irregolarità riguardanti la sicurezza 24
5.3.5. Indebita presenza di persone o animali di grossa taglia lungo la linea 25
5.3.6. Rinvenimento cadaveri 25
5.3.7. Ricognizione in linea 25
5.3.8. Indebito superamento a via impedita dei segnali fissi (SPAD) o incidenti e inconvenienti di esercizio 26
5.4. Inconvenienti ai viaggiatori e al Personale del Treno 26
5.4.1. Malore del Capotreno 26
5.4.2. Malore dell'ADC 27
5.4.3. Inconvenienti ai viaggiatori 27
6. Attività al termine del servizio 27
6.1. Consegne all' ADT subentrante 27
6.1.1. Compiti dell' ADT 27
6.2. Incombenze nelle stazioni di termine corsa 27
6.2.1. Consegna delle prescrizioni e verifica vano viaggiatori 27
6.2.2. Accertamenti richiesti dall'orario di servizio o dal Regolatore della circolazione 27
7. Rendicontazione della missione svolta 28
7.1. Redazione della relazione 28
7.1.1. Rapporto di servizio 28

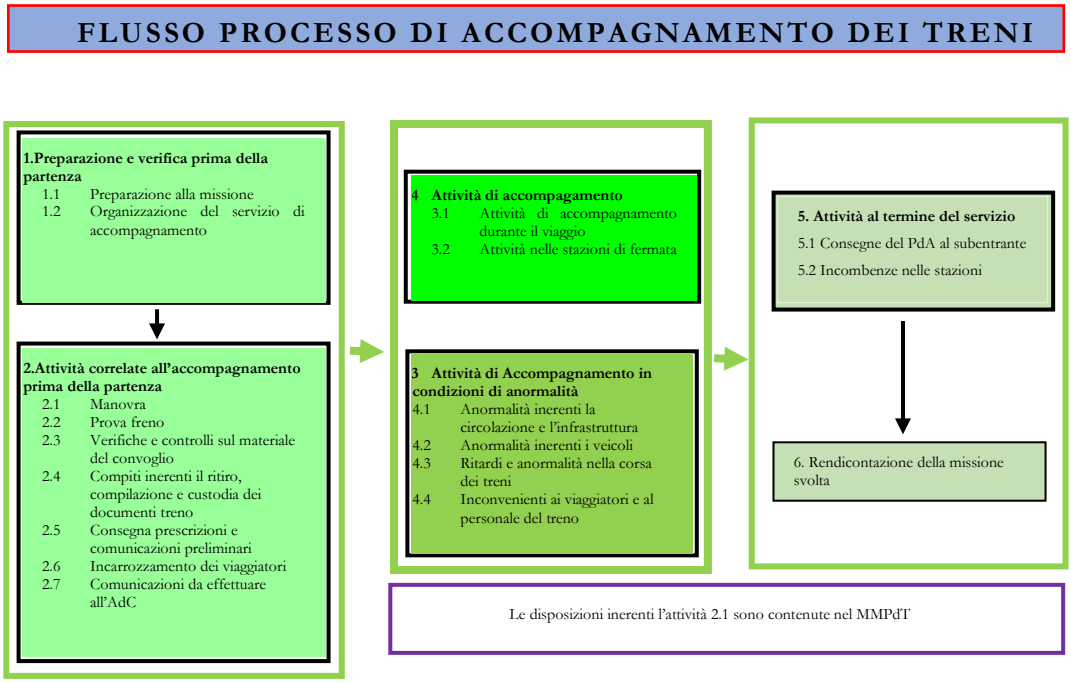


Figura 1- MAPPA DEL PROCESSO ACCOMPAGNAMENTO TRENI

1. DISPOSIZIONI GENERALI

1.1. SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

1.1.1. PREMESSA

1. In conformità ai principi/criteri di sicurezza stabiliti da ANSF (oggi ANSFISA) con il "Regolamento della Circolazione Ferroviaria" (allegato B al Decreto ANSF n. 4/2012, il presente Manuale di Mestiere del processo Accompagnamento dei Treni (MMADT) di Ferrovia Circumetnea (FCE) indica i requisiti per la linea ferroviaria di Ferrovia Circumetnea (FCE) e per il materiale rotabile usato su tale linea, in situazioni di esercizio in condizioni normali, degradate e di emergenza.

1.1.2. DEFINIZIONI

1. Ai fini dell'applicazione del presente Manuale si intende per:
   - **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); Qualora il sistema di segnalamento non sia in grado di concedere l'autorizzazione al movimento e nemmeno la specifica autorizzazione al movimento di cui al precedente alinea, il regolatore della circolazione potrà concedere, previ accertamenti e provvedimenti di sua competenza, autorizzazione al movimento tramite specifica prescrizione di movimento.
   - **Convoglio**: un convoglio è un 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);
   - **Manovra**: una manovra è un 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;
   - **Regime di circolazione:** complesso dei provvedimenti tecnico organizzativi necessari per assicurare il corretto distanziamento dei treni;
   - **Sistema di esercizio**: è il complesso di norme riguardanti la regolarità e la sicurezza e che consente di organizzare il servizio circolazione treni sulle linee;
   - **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;

- **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
ANSF	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie
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
FCE	Ferrovia Circumetnea
FL	Fascicolo Linea
IEFCA	Istruzioni Esercizio Freno Continuo Automatico
MMADT	Manuale Mestiere Accompagnamento Treni
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
SCMT	Sistema Controllo Marcia Treno
SGS	Sistema Gestione Sicurezza
SPAD	"Signal passed at Danger" (indebito superamento di un segnale a via impedita)
TETRA	Terrestrial Trunked Radio

1.3. PROCESSO ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI: CONTESTO, ATTIVITÀ, RUOLI E RESPONSABILITÀ

1.3.1. CONTESTO

1. Il processo di Accompagnamento dei treni si svolge all'interno del più ampio contesto del processo Circolazione, i cui elementi normativi, che devono essere conosciuti anche dall'ADT, sono riportati nel Regolamento Circolazione dei Treni.
2. La dizione "Personale di Accompagnamento"[1] individua gli agenti del treno incaricati della sicurezza e della regolarità del servizio sulla base delle competenze previste dalle normative indicate nel successivo punto 4.
3. È denominato Capotreno l'Agente di Accompagnamento al quale è assegnata la funzione di dirigenza del convoglio nei soli treni che espletano servizio di trasporto viaggiatori. Il Capotreno può essere coadiuvato da altri agenti di accompagnamento, in possesso delle previste abilitazioni necessarie a garantire la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi in funzione delle caratteristiche del treno, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio. Il Capotreno svolge, anche tramite il coordinamento di eventuali altri addetti presenti sul treno, le attività connesse con la sicurezza della circolazione e dei passeggeri a bordo, nelle fasi di salita e discesa dal treno e nelle situazioni di emergenza o di degrado, coadiuvando, ove necessario, l'Agente di Condotta.
4. Il Personale di Accompagnamento dei Treni, per l'espletamento delle relative mansioni, deve essere in possesso delle specifiche competenze professionali, delle idoneità fisiche e delle idoneità psico-attitudinali certificate in conformità a quanto stabilito dal Sistema di Gestione delle Competenze di FCE in coerenza con le norme emanate dall'ANSFISA e dal Regolamento (UE) 773/2019.
5. Il Personale di Accompagnamento, oltre a soddisfare gli obblighi di competenza, è tenuto ad intervenire con tempestività e diligenza ogniqualvolta rilevi, nell'espletamento delle sue mansioni, un fatto od evento che possa arrecare pregiudizio alla sicurezza od alla regolarità della circolazione.
6. Nei casi non previsti, il Personale di Accompagnamento, nei limiti delle sue attribuzioni, deve provvedere con senno e ponderatezza in analogia per quanto possibile alle norme che disciplinano i casi previsti.

[1] *Detto personale è richiamato nei regolamenti anche con la dizione "personale di scorta" o "personale di bordo".*

1.3.2. ATTIVITÀ DEL PROCESSO DI ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI E LORO CORRELAZIONI

1. Il processo Accompagnamento dei Treni consta delle seguenti attività:
    1) Preparazione alla missione;
    2) Attività correlate all'accompagnamento prima della partenza;
    3) Attività di Accompagnamento dei Treni;
    4) Attività di Accompagnamento dei Treni in condizioni di anormalità;
    5) Attività da eseguire al termine del servizio;
    6) Rendicontazione della missione svolta.

2. Le attività di cui al precedente capoverso, disciplinate nei capitoli da 1 a 6 del presente Manuale, possono essere tra loro correlate. Una rappresentazione più estesa è visualizzata nello schema di fig.1.
3. All' ADT possono essere richieste anche attività di supporto all'agente di condotta (ADC) disciplinate da specifiche disposizioni.

1.3.3. COMPORTAMENTI DELL' ADT A GARANZIA DELLA PROPRIA SICUREZZA E INCOLUMITÀ

1. L'attività di tutto il personale deve richiamarsi a comportamenti ed atti che, oltre a garantire la sicurezza dell'esercizio, garantiscano anche l'incolumità dello stesso.
2. All' ADT è fatto divieto di:
    - salire o scendere con treno in movimento;
    - sostare sui predellini delle porte di salita con i treni in movimento;
    - sporgersi dalle porte di salita con treno in movimento;
    - adoperare le porte delle cabine di guida per qualsiasi motivo;
    - adoperare in servizio lenti colorate;
    - utilizzare apparecchi telefonici diversi da quelli di servizio fatte salve eventuali situazioni regolamentari in vigore;
    - inviare o consultare SMS in cabina di guida durante la marcia;
    - fare uso di stupefacenti;
    - assumere alcool prima e durante il servizio;
    - utilizzare auricolari;
    - usare copricapo diversi da quelli previsti dall'uniforme divisa (es. cappucci) in quanto potrebbero impedire/ridurre la percezione uditiva o visiva;
    - usare calzature aperte o sandali, al fine di evitare il rischio di scivolamenti e/o danni fisici;
    - portare al collo collane portaoggetti (es.: cellulare, fischietto, chiavi, ecc…) poiché potrebbero impigliarsi alle eventuali parti sporgenti dei veicoli.

3. Il personale deve utilizzare sempre i corrimani (ove presenti) per sostenere il corpo e prestare la massima attenzione ad oggetti (es. borse a tracolla) che, nella fase di salita, potrebbero impigliarsi e/o compromettere l'equilibrio.
4. Inoltre è fatto altresì divieto di:
   - fumare, dormire, sdraiarsi, leggere pubblicazioni diverse da quelle di servizio;
   - indossare in modo non corretto l'uniforme.

1.3.4. RESPONSABILITÀ IN CASO DI PRESENZA DELL' ADT IN CABINA DI GUIDA

1. Qualora l'ADT, nei casi previsti, si debba portare in cabina di guida per lo svolgimento delle funzioni di secondo agente, sarà ritenuto corresponsabile con l'ADC degli inconvenienti causati da inosservanza delle norme, disposizioni e prescrizioni di esercizio conosciute secondo le abilitazioni possedute.
2. È vietato l'utilizzo, durante il servizio con funzioni di secondo agente, di qualsiasi dispositivo che possa alterare la percezione dei segnali ferroviari (ad esempio lenti colorate).
3. Quando l'ADT svolge servizio da secondo agente in cabina di guida, deve provvedere affinché i mezzi di segnalazione portatili in suo possesso per ordinare l'arresto in caso di emergenza di cui al "Regolamento sui segnali" (RS), siano in posizione tale da essere immediatamente utilizzabili in caso di necessità.
4. Con il mezzo di trazione affidato ad un agente di condotta, è ammesso, a treno fermo, l'allontanamento temporaneo dell'ADC dalla cabina di guida, solo in presenza di anormalità, solo dopo aver effettuato le operazioni per lo stazionamento delle unità di trazione ed assicurato l'immobilità del convoglio.

   In alternativa a quanto sopra, l'allontanamento temporaneo dell'ADC dal mezzo di trazione è ammesso a condizione che venga fatta presenziare la cabina di guida dall'agente di accompagnamento dei treni con l'obbligo di garantire l'immobilità del convoglio.

   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'agente di condotta prima della partenza, così come deve essere istruito dall'agente di condotta per l'arresto dei motori di trazione termici. Della eventuale mancata istruzione sono responsabili entrambi.

   Inoltre, qualora, a treno fermo, l'agente di condotta dovesse temporaneamente allontanarsi dal veicolo per assolvere obblighi di servizio deve, prima di allontanarsi, istruire l'agente presente in cabina di guida affinché questi sia posto in grado di rilevare, attraverso l'osservazione degli strumenti di bordo, il regolare funzionamento dei meccanismi di produzione dell'aria compressa. Qualora detti strumenti indicassero valori inferiori a quelli precisatigli dall'agente di condotta, detto agente dovrà subito emettere fischi lunghi e ripetuti al fine di sollecitare il ritorno a bordo dell'agente di condotta, e attuare i provvedimenti atti a garantire l'immobilità del convoglio.

1.3.5. AUSILIO ALL'ADC NELLE LOCALITÀ DI REGRESSO

1. Nei treni la cui immobilità non sia garantita 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 agente di condotta o, previ accordi e per il tempo strettamente necessario allo spostamento, l'ADT).

2. PREPARAZIONE E VERIFICHE PRIMA DELLA PARTENZA

2.1. PREPARARSI ALLA MISSIONE

2.1.1. INCOMBENZE PRELIMINARI

1. L' ADT, nel prepararsi alla missione, 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, testi normativi e pubblicazioni di servizio previste dai successivi commi;
   - presentarsi in orario nella sede prevista;
   - rilevare dal personale smontante tutte le informazioni necessarie ad assicurare la continuità del servizio, prendendo atto di eventuali anormalità rilevate;
   - essere in possesso delle dotazioni previste dal particolare servizio specificate nei successivi commi;
   - indossare i DPI quando previsto;
   - astenersi da trasportare oggetti non previsti;
   - utilizzare per gli spostamenti i sentieri previsti;
   - attraversare i binari quando necessario previa verifica di assenza di mezzi in movimento e comunque a distanza di sicurezza dai respingenti dei veicoli in sosta;
   - effettuare la salita e la discesa dai mezzi di trazione, quando previsto, in modo corretto (mezzo fermo, mani libere ecc.);
   - utilizzare mezzi personali (ombrelli, borse ecc.) in modo compatibile con la sicurezza.
2. Il Capotreno e l'ADT, oltre alle norme previste al presente paragrafo, devono rispettare le Disposizioni e le Prescrizioni di Esercizio emanate da FCE.

2.1.2. DOTAZIONE DELL' ADT

1. Il Personale di Accompagnamento, durante il servizio, deve essere in possesso di:
   - 2 bandiere da segnalamento rossa;
   - lanterna da segnalamento a 3 luci;
   - chiave tripla;
   - DPI;
   - certificato di abilitazione;
   - del PGOS[2];
   - del Fascicolo linea (FL)[2];
   - delle circolari e prescrizioni concernenti i documenti orario della linea che percorre (1);
   - di un fascicolo di moduli MV13a;
   - di un repertorio moduli;
   - di bandiera da segnalamento verde;
   - di telefono cellulare di servizio;
   - di fischietto a trillo.

2.1.3. TESTI DA CONOSCERE DA PARTE DELL' ADT E DEL CAPOTRENO

1. Il personale di accompagnamento deve conoscere[2]
   - Il presente Manuale;
   - Il Regolamento sui Segnali (RS);
   - Regolamento di Circolazione dei Treni;
   - Il Manuale di Mestiere Preparazione dei Treni (MMPDT) limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;
   - Le Disposizioni, Prescrizioni e Istruzioni di Esercizio di Ferrovia Circumetnea di cui è destinatario e limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;
   - Le Disposizioni Particolari di Circolazione (DPC), dei veicoli su cui svolge le proprie mansioni, limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione.
   - La Prefazione generale all'orario di servizio di Trenitalia (PGOS) limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;
   - Il Fascicolo Linea(FL)
   - L' "Istruzione sull'esercizio del freno continuo automatico" (IEFCA) limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione;
   - Le "Istruzioni per l'esercizio in telecomando" (DET) limitatamente a quanto previsto dal programma di abilitazione.

[2] *Testi normativi, FL, Disposizioni/Prescrizioni di esercizio possono essere riportati su supporto informatico in dotazione al personale.*

2.2. ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI ACCOMPAGNAMENTO

2.2.1. POSTO DEL CAPOTRENO

1. Nei treni viaggiatori il capotreno prende posto nello scomparto adiacente la cabina di guida.
2. Quando esistono particolari condizioni di esercizio, l'ubicazione del posto del Capotreno può non essere assegnata (in questo caso il CT può conservare la borsa e gli attrezzi di lavoro in una delle cabine di guida). Qualora non sia richiesta la presenza in cabina di guida (presenza che, quando necessaria, l'agente di condotta deve richiedere formalmente), il Capotreno, durante tutto il servizio, deve svolgere con continuità all'interno del convoglio, le attività di sua spettanza connesse con le verifiche al materiale rotabile, l'assistenza alla clientela e le incombenze commerciali, fatto salvo per le fasi di controllo dell'incarrozzamento che vengono effettuate stando all'esterno del convoglio.
3. Il Capotreno deve prendere posto in cabina di guida, nei casi in cui non risulti attivo il dispositivo vigilante assumendo gli obblighi stabiliti dal presente Manuale (comma 1.3.4). Tale incombenza può essere svolta anche da un agente di accompagnamento.

2.2.2. DIPENDENZE DELL' ADT

1. L'organizzazione del servizio di accompagnamento dei treni è di competenza di FCE in applicazione di specifiche procedure organizzative aziendali. L' ADT dipende gerarchicamente secondo l'organizzazione vigente in FCE. Per gli aspetti di circolazione è l'ADC che si relaziona (sia in linea che nelle località di servizio) con il RdC di giurisdizione sulla base delle procedure emanate da FCE.
2. Qualora ammesso da specifiche disposizioni FCE, anche l'ADT può interfacciarsi direttamente con il RdC.
3. Gli ulteriori Agenti di Accompagnamento presenti a bordo (agenti di scorta, agenti in formazione, ecc.) dipendono dal CT a cui è assegnato il servizio.

2.2.3. TRENI CON SOLO CAPOTRENO

1. Nei treni scortati dal solo Capotreno i compiti stabiliti per l'Agente di Accompagnamento dal presente Manuale restano affidati al Capotreno stesso.

2.2.4. TRENI SENZA CAPOTRENO

1. Non è ammessa la circolazione di treni senza la presenza del capotreno.
2. È ammessa la circolazione di un convoglio senza la presenza del capotreno solo per il materiale rotabile che circola in regime di interruzione linea salvo specifiche disposizioni emanate da FCE.

2.2.5. PRESENZA DEL PERSONALE SUI MEZZI DI TRAZIONE E SUI TRENI

1. I mezzi di trazione in servizio ai treni devono essere affidati al personale[3] 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).

   Sono affidati ad un agente di condotta:

   a) i mezzi di trazione in servizio ai treni, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra- treno/bordo-bordo;
   b) particolari servizi, quali:
      a. automotrici, isolate o meno, effettuanti anche manovre;
      b. automotrici attive o trainanti se stesse e/o in multiplo attacco.
2. In particolari casi i mezzi di trazione vengono affidati a due agenti di condotta, di cui uno con funzioni di primo agente e l'altro di secondo agente.
3. La funzione di secondo agente può essere svolta anche da:
   - un agente di Accompagnamento in possesso delle specifiche competenze per le attività di supporto alla condotta;
   - un agente di condotta in fase di professionalizzazione per il rilascio di certificato complementare di categoria B1;
4. Sui treni deve essere presente, oltre all'agente di condotta un agente in possesso di specifica abilitazione all'Accompagnamento dei Treni (Capotreno) se trattasi di treni viaggiatori;
5. Al fine di assicurare la possibilità a tutti i passeggeri a bordo treno di comunicare con il personale di accompagnamento per rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento, tutti i veicoli ferroviari ove viene svolto il servizio viaggiatori, che non sono comunicanti tra di loro e privi di sistemi di comunicazione diretta fra passeggeri e personale di bordo, devono essere presenziati da un agente in possesso di specifica abilitazione all'Accompagnamento dei Treni, ove ciò non sia possibile sarà cura del Capotreno verificare che il veicolo non presenziato non effettui servizio viaggiatori; le comunicazioni tra gli agenti dell'equipaggio treni sono assicurate a mezzo di telefonia mobile (telefono cellulari).
6. La presenza di altro agente sui mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta non è necessaria per lo svolgimento delle manovre, salvo le eccezioni di cui alle specifiche norme.
7. 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.

2.2.6. OBBLIGHI SPECIFICI DEL PERSONALE DEI TRENI 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

[3] *Detto personale è richiamato nei regolamenti con la dizione "agente di condotta" "personale di condotta" o "personale di macchina".*

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:

a) il ruolo di chi chiama e il numero del proprio treno;
b) il punto di arresto (segnale, progressiva chilometrica, località di servizio, punto singolare della linea come individuato nel RS, opera d'arte, galleria, ecc.);
c) la descrizione sintetica dei fatti accaduti, il numero degli eventuali passeggeri coinvolti, dell'entità dei danni all'infrastruttura e al materiale rotabile;
d) gli eventuali altri treni interessati dall'anormalità;
e) la presenza o meno dell'autorizzazione al movimento;
f) ogni altra notizia ritenuta utile.

In tale evenienza, ove necessario, l'ADC deve anche assicurare l'immobilità del treno. Il personale dei treni deve inoltre rispettare le ulteriori procedure interne emanate da FCE per la gestione delle emergenze.

3. ATTIVITÀ CORRELATE ALL'ACCOMPAGNAMENTO PRIMA DELLA PARTENZA

3.1. MANOVRA

3.1.1. COMPITI DEL CAPOTRENO PER L'EFFETTUAZIONE DELLE MANOVRE

1. Le modalità per l'effettuazione delle manovre sono disciplinate dalle procedure contenute nel Manuale di Mestiere Processo Preparazione dei Treni (MMPDT).
2. 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.

3.2. PROVA DEL FRENO

1. Ogni qualvolta l'Agente di Condotta provvede all'effettuazione della prova del freno e la stessa risulti regolare, è compito dell'ADC prima della partenza del treno, compilare e consegnare al capotreno, il modulo MV 13a con la seguente dicitura:

"*Capotreno treno n…… prova del freno regolare*".

2. Il Capotreno dovrà controfirmare il modulo MV 13a di cui sopra ed allegare la propria copia alla scheda orario treno.

3.3. VERIFICHE E CONTROLLI SUI VEICOLI DEL CONVOGLIO

3.3.1. VERIFICHE PRELIMINARI ALLA PARTENZA: COMPITI DELL' ADT

1. Nelle stazioni di origine e in quelle in cui varia la composizione del treno, il personale di accompagnamento deve assicurarsi:
    a) dello stato generale degli interni veicoli (pulizia, luci, tappezzeria, paratie, bagni, porte interne, ecc..), per rilevare eventuali anormalità o mancanze che siano rilevabili;
    b) che siano spenti tutti i fanali dei veicoli intermedi non utilizzati per segnalare la coda dei treni;

   Le anormalità rilevate devono essere segnalate al capotreno.

3.3.2. VERIFICHE PRELIMINARI ALLA PARTENZA: COMPITI DEL CAPOTRENO

1. Nella stazione di origine del treno e in quelle dove varia la composizione, il capotreno deve:
    a) assicurarsi della regolare composizione del treno, tramite il confronto con la scheda orario treno che gli è stata consegnata;
    b) nelle stazioni in cui i treni hanno origine e in quelle intermedie nelle quali si aggiungano veicoli, procedere alla visita del materiale del proprio treno e segnalare gli eventuali guasti ed ammanchi, all'agente di condotta.
2. Il Capotreno deve inoltre:
    a) designare l'agente incaricato della verifica della coda del treno; se il capotreno è l'unico agente di accompagnamento, provvedere direttamente alla verifica della coda (punto 2.3.4.1 del presente Manuale);
    b) informare il personale di accompagnamento delle varianti introdotte nella composizione normale del treno, nonché delle limitazioni di corsa.

3.3.3. CONTROLLI DA ESEGUIRE SULLE PORTE

1. Tutti le automotrici in composizione ai treni che espletano servizio di trasporto passeggeri sono dotate di dispositivi che consentono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura) e il comando e controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, con conseguente lateralizzazione delle porte esterne utilizzate per la salita e discesa dei viaggiatori.

   Inoltre alcune tipologie di veicoli (DMU Vulcano), sono equipaggiati con un dispositivo tachimetrico di sicurezza che assicura il bloccaggio delle porte al superamento di una determinata soglia di velocità e provvede allo sblocco delle stesse al di sotto di una prefissata soglia di velocità.
2. Tutti i veicoli sono muniti, in prossimità delle porte accesso viaggiatori esterne, di un dispositivo di sicurezza sigillato da utilizzare per l'apertura delle porte dall'interno in caso di emergenza. Tale dispositivo è corredato da una targhetta esplicativa indicante le sue funzioni.

Per alcune tipologie di veicoli (DMU Vulcano) è presente anche una leva per l'apertura in emergenza delle porte dall'esterno.

3. I treni devono essere possibilmente composti con veicoli appartenenti alla stessa tipologia. Sono ammesse composizioni promiscue solo in caso di soccorso.
4. I veicoli in uscita dagli impianti di manutenzione non devono presentare non conformità pericolose per la sicurezza della circolazione, degli utenti, clienti, lavoratori interessati o terzi. In particolare un veicolo adibito al servizio viaggiatori non può uscire dall'impianto di manutenzione con una o più porte guaste né con i dispositivi di segnalazione di controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida guasti. Qualora durante il servizio venga a mancare, per guasto o altra causa, la segnalazione in cabina di guida dello stato di chiusura delle porte, l'agente di condotta si atterrà alle specifiche disposizioni di FCE.

3.3.4. COMPITI DEI CAPITRENO DELL'AGENTE INCARICATO ALLA SORVEGLIANZA DELLA CODA

1. La segnalazione di coda deve essere inequivocabile e presente solo sull'ultimo veicolo. Quando il treno è scortato da più di un agente, il Capotreno deve designare l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno.
2. Detto agente deve:
    a) assicurarsi, nella stazione di origine, in quelle dove vengono aggiunti o distaccati veicoli in coda o in quelle dove si inverte la marcia del treno, dell'esistenza dei segnali di coda, e che i fanali di coda funzionino regolarmente;
    b) richiedere all'agente di condotta la regolarizzazione dei fanali di coda, qualora rilevi che siano spenti.
3. In caso di mancanza totale di alimentazione elettrica al veicolo di coda, deve richiedere all'agente di condotta affinché venga regolarizzata la segnalazione di coda.

3.4. COMPITI INERENTI AL RITIRO, COMPILAZIONE, CUSTODIA E CONSEGNA DEI DOCUMENTI TRENO

3.4.1. DOCUMENTI ORARIO E DOCUMENTI DI SCORTA

1. I documenti di scorta del treno sono i seguenti:
    - Scheda orario treno;
    - Riepilogo dei moduli di prescrizione di movimento

3.5. CONSEGNA PRESCRIZIONI E COMUNICAZIONI PRELIMINARI

3.5.1. POSSESSO DEI DOCUMENTI

1. Il ritiro da parte del Capotreno dei documenti di scorta del treno e dei moduli di prescrizione di movimento indicati nel Riepilogo della Modulistica avviene di norma nelle stazioni di origine di corsa del treno. Più

precisamente la "Scheda Treno", unitamente agli eventuali moduli delle prescrizioni di movimento, deve essere ritirata dal Capotreno, presso l'ufficio movimento per consegna dell'OMG.

2. Nel caso di treni che hanno origine da stazioni non presenziate da OMG, i documenti di scorta del treno (Scheda Orario ed eventuali altri moduli/prescrizioni di movimento), devono essere ritirati dal Capotreno presso l'ufficio movimento della stazione più vicina a quella di origine corsa del treno da effettuare.
3. Il treno deve partire solo se il Capotreno e l'agente di condotta in servizio al treno sono in possesso dei documenti di pertinenza relativi all'intero percorso.

3.6. INCARROZZAMENTO DEI VIAGGIATORI

3.6.1. COMPITI PER LO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO VIAGGIATORI

1. Il personale di accompagnamento deve:
    a) sollecitare, quando necessario, il servizio viaggiatori;
    b) provvedere, dalla parte in cui si è svolto il servizio viaggiatori, alla apertura e chiusura delle porte a comando automatico, nei casi di guasto di detto comando;
    c) nelle località e nelle fermate nelle quali il marciapiede è di lunghezza insufficiente in rapporto alla lunghezza del treno, il personale di accompagnamento provvederà all'apertura e alla chiusura delle porte, per la salita e la discesa dei viaggiatori, dall'apposito commutatore a chiave quadra per l'apertura locale delle porte. Quanto sopra si effettuerà solo dalla porta più vicina alla cabina di condotta con riferimento a i DMU(Vulcano);

Avvicinandosi l'ora di partenza, il personale di accompagnamento, assicuratosi che l'incarrozzamento sia terminato e che, fino ai limiti della visuale libera nell'espletamento delle proprie mansioni, non vi siano ostacoli alla partenza, comunicherà il termine delle operazioni propedeutiche alla partenza secondo la procedura di seguito descritta.

3.6.1.1. 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:
    1) 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'Agente di Condotta e del Preparatore del Treno;
    2) le operazioni ed i controlli sul mezzo di trazione, di competenza dell'Agente di Condotta;
    3) gli accertamenti sui veicoli, di competenza dell'Agente di Accompagnamento;
    4) la prova del freno, di competenza dell'Agente di Condotta;

5) la partecipazione al personale del treno dei documenti di scorta (Scheda Orario Treno per il CT e Scheda Orario Trazione per l'ADC), delle prescrizioni tecniche e delle prescrizioni di movimento
6) le operazioni di incarrozzamento dei viaggiatori, di competenza dell'Agente di Accompagnamento;
7) le operazioni di chiusura delle porte, di competenza dell'Agente di Condotta.

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 degli agenti di Preparazione dei Treni, Condotta e di Accompagnamento dei Treni.
3. L'Agente di Condotta (ADC) acquisisce la conferma dell'ultimazione delle operazioni propedeutiche alla partenza, nei casi nei quali le stesse sono previste:
   1) direttamente quanto riguarda le attività 1), 2), 4), 5) e 7) (limitatamente alla Scheda Orario Trazione, prescrizioni di movimento e alle prescrizioni tecniche); inoltre dovrà acquisire evidenza che siano stati consegnati i documenti treno agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno;
   2) attraverso il "pronti" del Capotreno, per quanto riguarda le attività 3, e 6.
4. L'ADC deve verificare al ricevimento delle prescrizioni, la regolare compilazione delle stesse, consultarle e farne prendere visione al secondo agente in cabina, se presente, prima di accettarle nonché richiedere l'intervento del OMG e/o DCO in caso di non conformità

3.6.1.2. PROCEDURA PER LA RICHIESTA E LA CONCESSIONE DEL "PRONTI" DEL CAPOTRENO (CT)

1. Il Personale di Accompagnamento deve eseguire di propria iniziativa le operazioni propedeutiche alla partenza di sua spettanza, ed informare tempestivamente l'ADC e il Regolatore della Circolazione in caso di difficoltà/criticità che potrebbero pregiudicare la partenza del treno all'ora stabilita. Dopo aver svolto i compiti necessari per la partenza del treno, l'ADT comunicherà il "*pronti*" al ADC 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'ADT deve:
      - verificare l'aspetto del segnale a via libera;
      - verificare che l'orario di partenza sia quello prevista per la partenza del treno;

- attendere che l'ADC si affacci dalla cabina di guida dalla parte dalla quale si svolge il servizio per ricevere il "*pronti*";
- nel caso di più agenti ADT il Capotreno, prima di dare il "*pronti"* dovrà ricevere dagli altri agenti presenti il segnale della fine delle operazioni di incarrozzamento viaggiatori nelle At di loro pertinenza;
- recarsi nella porta più vicina a quella della cabina di guida, e solo dopo essersi accertato della fine della fase di incarrozzamento viaggiatori, enunciare il "*pronti"* per comandare all'ADC la pronta chiusura delle porte;
- dopo avere comunicato il "*pronti*" salire con celerità sul treno;

Qualora al Capotreno siano attribuite le funzioni di secondo agente, 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, il Capotreno deve:

- Attendere che l'ADC richiami la sua attenzione, quest'ultimo dovrà affacciarsi dalla parte dalla quale si svolge il servizio e richiamare l'attenzione del Capotreno, esponendo dalla cabina di guida il braccio e muovendolo, se occorre, due o tre volte verticalmente dall'alto verso il basso;
- Avvicinarsi alla cabina di guida affinché la comunicazione fra ADC e CT avvenga in modo certo ed inequivocabile;
- Ricevere dall'ADC la comunicazione di avvenuta autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione;
- verificare che l'orario di partenza sia quello prevista per la partenza del treno;
- attendere che l'ADC si affacci dalla cabina di guida dalla parte dalla quale si svolge il servizio per ricevere il "*pronti*";
- nel caso di più agenti ADT, il Capotreno, prima di dare il "*pronti"* dovrà ricevere dagli altri agenti presenti il segnale della fine delle operazioni di incarrozzamento viaggiatori nelle At di loro pertinenza;
- recarsi nella porta più vicina a quella della cabina di guida, e solo dopo essersi accertato della fine della fase di incarrozzamento viaggiatori, enunciare il "*pronti"* per comandare all'ADC la pronta chiusura delle porte;
- dopo avere comunicato il "*pronti*" salire con celerità sul treno;

Qualora al Capotreno siano attribuite le funzioni di secondo agente, l'ADC dovrà attenderlo in cabina prima della partenza, fargli firmare l'autorizzazione al movimento concessa con specifica prescrizione, fermo restando lo svolgimento delle relative incombenze

.

3.7. COMUNICAZIONI DA EFFETTUARE ALL'ADC

3.7.1. COMUNICAZIONI PRELIMINARI ALLA PARTENZA DEL TRENO

1. Il capotreno prima della partenza dalla stazione di origine o da quella in cui si effettua il cambio dell'ADC, deve presentarsi all'agente di condotta di testa e comunicargli l'ora indicata dal proprio orologio.

4. ATTIVITÀ DI ACCOMPAGNAMENTO TRENI

4.1. ATTIVITÀ DI ACCOMPAGNAMENTO DURANTE IL VIAGGIO

4.1.1. COMPITI DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO

1. Durante la corsa l'ADT, tenuto conto del posto occupato, delle condizioni di visibilità e delle mansioni da espletare, deve:
    a. esercitare la sorveglianza circa il regolare andamento del servizio;
    b. rispondere prontamente agli ordini del capotreno e dell'agente di condotta e, rilevando eventuali segnalazioni fatte dal personale delle stazioni e della linea, regolarsi secondo quanto prescritto dal Regolamento sui Segnali;
    c. arrestare il treno ed informarne il capotreno qualora venga notata qualche anomalia che potrebbe compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni.
2. Su indicazione del Capotreno, l'agente incaricato della sorveglianza della coda del treno deve provvedere all'accertamento della completezza del treno e della regolarità della coda e darne conferma al capotreno stesso.

4.1.2. COMPITI DEL CAPOTRENO

1. Il Capotreno, nell'ambito delle sue competenze e responsabilità, deve:
    - coadiuvare ove necessario l'agente di condotta nelle situazioni di emergenza o di degrado;
    - adempiere ai compiti previsti dai Regolamenti, Disposizioni e Istruzioni indicati nel presente Manuale;
    - assicurarsi che il treno svolga il servizio cui è destinato in base all'orario di servizio.

4.2. ATTIVITÀ NELLE STAZIONI DI FERMATA

4.2.1. COMPITI DEL PERSONALE DI ACCOMPAGNAMENTO

1. Nelle stazioni di fermata il Personale di Accompagnamento deve:
    - scendere prontamente dal treno e sollecitare il servizio;

- prestarsi, quando occorra, alle operazioni inerenti al servizio delle manovre e alla manovra dei deviatoi.

2. L'apertura e la chiusura delle porte dal lato ove deve svolgersi il servizio viaggiatori è comandata dall'agente di condotta all'atto dell'arresto del treno.
3. La chiusura delle porte è eseguita dall'agente di condotta

5. ATTIVITÀ DI ACCOMPAGNAMENTO IN CONDIZIONI DI ANORMALITÀ

5.1. ANORMALITÀ INERENTI LA CIRCOLAZIONE E L'INFRASTRUTTURA

5.1.1. GESTIONE DELLE VERIFICHE RICHIESTE DAL RDC/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 Modulo MV 13 Telec/Bca e ne dà incarico all'ADT a mezzo della copia a ricalco dello stesso Modulo MV 13 Telec/Bca;
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) L'ADT alla fine delle operazioni dovrà compilare il Mod. 101, con l'indicazione dei tasti spiombati/ripiombati, e le motivazioni per cui si sono rese necessarie le suddette operazioni, in base agli ordini ricevuti dal DCO/RDC.

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

5.1.2. PARTENZA DI UN TRENO IN CONDIZIONI DI ANORMALITÀ (MANCATA VISIBILITÀ O SEGNALE A VIA IMPEDITA)

1. 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.
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 e, 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.
4. La partenza di un treno in condizioni di anormalità è regolata dal RCT.

5.1.3. GUASTI AL BLOCCO ELETTRICO, E ALLE TELECOMUNICAZIONI

1. In caso di guasto ai sistemi di blocco elettrico Bca, la circolazione dei treni può avvenire previo accertamento, a cura del RdC, della libertà da veicoli del tratto di linea interessato.
2. Tale accertamento viene svolto dal RdC che deve procurarsi il "giunto" dell'ultimo treno circolato.
3. Il RdC ricevuto il "giunto" di cui sopra autorizzerà il treno con specifica prescrizione di movimento, specificando l'esistenza della via libera, il numero del dispaccio di giunto dell'ultimo treno che ha impegnato precedentemente la tratta ed il numero del treno cui il dispaccio di giunto si riferisce.
4. Qualora la partenza del treno sia stata vincolata all'incrocio con altri treni, l'ADC prima della partenza, deve verificare che i treni incrocianti notificati dal RdC siano giunti.
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 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.

5.1.4. 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.

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.

La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI ……. KM/H DA ……. A ……"

2. 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.

   La prescrizione della riduzione di velocità deve essere partecipata solo ai treni interessati, formula: "NON SUPERATE VELOCITÀ DI ..... KM/H DA ... . A . . . . . ".

5.1.5. GUASTO AL DISPOSITIVO "VIGILANTE"

1. Nei casi in cui necessiti (es. mancato funzionamento del dispositivo "vigilante") la presenza di un secondo agente (es. Capotreno od altro agente), questi deve prendere permanentemente posto in cabina di guida con l'obbligo di svolgere la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta, provvedendo all'arresto e all'immobilizzazione del convoglio in caso di malore di quest'ultimo.
2. Qualora, nei casi previsti, un agente di accompagnamento dei treni sia presente in cabina di guida con funzione di 2° agente, egli deve provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio e in assenza di protezione dei sistemi ETCS/SCMT/SSC tale agente è tenuto a dichiarare, a voce alta, l'aspetto del segnale da rispettare che gli dovrà essere ripetuto dall'agente alla guida.

5.1.6. 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 nella 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 agenti di condotta, 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 agente di condotta, il convoglio è da considerare privo di cabina di guida nel senso della retrocessione.
4. Il personale di condotta avviserà l'Assistente Coordinatore Trazione ed il capotreno 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.

5.1.7. COMPITI CIRCA L'USO DEI FRENI

1. Il personale di accompagnamento in servizio ad un treno munito di freno continuo, quando percepisca in modo inequivocabile i fischi di allarme da parte dell'agente di condotta, deve subito azionare una delle maniglie del freno di emergenza che si trovano nello scomparto viaggiatori. Ogniqualvolta si scorga qualche anormalità che possa pregiudicare la sicurezza della circolazione, per cui sia necessario l'arresto del treno ovvero quando si vedano segnali di fermata, gli agenti di accompagnamento devono immediatamente avvisare il DCO attraverso il proprio telefono cellulare, azionare una delle maniglie del freno di emergenza che si trovano nello scomparto viaggiatori e successivamente, se opportuno, serrare i freni a mano che risultano accessibili. La maniglia del freno di emergenza azionata che si trova nello scomparto viaggiatori deve essere lasciata aperto finché il treno si sia arrestato, e ripristinata solo su ordine verbale dell'ADC.

5.2. ANORMALITÀ INERENTI I VEICOLI

5.2.1. PORTE

1. Se durante la marcia del treno si rilevasse che una porta non sia correttamente chiusa o bloccata, il personale di accompagnamento dovrà tempestivamente far fermare il treno presenziando la porta fino all'arresto. È vietato ogni tentativo di chiudere la porta in corsa.
2. Nei casi di degrado alle porte e relativi sistemi, fatta salva la possibilità di proseguimento della corsa nel rispetto delle procedure e alle condizioni previste dalle particolari disposizioni emanate da FCE, l'apertura, la chiusura ed il controllo delle stesse può essere affidato al personale di accompagnamento dei treni e al Capotreno. Questi da quel momento in poi cumulerà nel "pronti" per la partenza anche la verifica con esito positivo dell'avvenuta chiusura delle porte del convoglio.

5.2.2. RISCALDO BOCCOLE

1. Qualora il personale di accompagnamento si accorga del riscaldamento di una boccola[4], deve regolarsi come segue:
   - se il rilevamento avviene a treno fermo deve informare il capotreno che a sua volta deve avvisare l'agente di condotta, per l'adozione dei provvedimenti necessari;
   - se il rilevamento avviene durante la corsa, deve provvedere all'arresto del treno, informandone il capotreno, che avviserà l'agente di condotta per l'adozione dei provvedimenti necessari.
2. 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 contattare il RdC 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.

5.2.3. URTO O INCENDIO

1. Verificandosi durante il viaggio avarie provocate da urto, il capotreno deve sempre avvisarne l'agente di condotta e il RdC.
2. Se durante il viaggio si incendiasse un veicolo, il treno dovrà essere fermato in punto opportuno non appena possibile. La gestione dell'incendio a bordo è riportata elle apposite procedure emanate da FCE.

5.2.4. 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.

   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.
2. 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.
3. Se il treno è rinforzato in coda il ricongiungimento delle due parti è ammesso effettuando il movimento, in quanto possibile, nel senso della salita.

   Qualora la locomotiva di coda in seguito a spezzamento degli organi d'attacco si distaccasse dal treno l'agente di condotta se presente deve fermare la locomotiva e richiamare l'attenzione del personale del treno col segnale d'allarme e riaccostarsi al convoglio solo dopo il suo arresto.

   Una volta ricongiunto, il treno può riprendere la marcia previa autorizzazione ai sensi dell'art. 17 RS.

---

[4] *Il riscaldamento in una boccola può manifestarsi con il calore che si rileva avvicinandosi nella parte superiore e può dar luogo ad altri fenomeni (odore, fumo, fiamme, fischio, ecc.) percepibili anche a distanza.*

4. Non potendosi effettuare il ricongiungimento, il RdC deve disporre per il ricovero nella stazione limitrofa delle due parti del treno.
5. Il recupero della parte lasciata in linea deve avvenire secondo le procedure del soccorso previste nel RCT art. 16 commi 33÷41.

5.2.5. CIRCOLAZIONE IN GALLERIA

1. Nelle emergenze in galleria l'ADC deve adottare le misure previste dai relativi Piani di Emergenza Interni (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.

5.2.6. SOCCORSO AI TRENI

1. Al verificarsi di inconvenienti che determinino la necessità di dover richiedere soccorso o lascino presumere tale eventualità, il personale del treno deve attenersi alle procedure del soccorso disciplinate nel RCT art. 16 commi 33÷41.

5.2.7. SCARTO VEICOLI IN AVARIA

1. In caso di manovre per scarto veicoli in avaria o altra emergenza, in mancanza di manovratore l'ADC deve, prima di procedere all'eventuale scarto veicoli garantire l'immobilizzazione dei veicoli lasciati in stazionamento.
2. Le operazioni necessarie allo svolgimento della manovra sono svolte secondo quanto riportato in MMPDT in collaborazione con il Capotreno.

5.3. RITARDI E ANORMALITÀ NELLA CORSA DEI TRENI

1. Il RdC, in relazione al servizio da svolgere, deve tenersi informato sulla marcia reale dei treni. Inoltre, il RdC che rilevi o venga a conoscenza di una anormalità alla circolazione di un treno deve attivarsi tempestivamente per contattare l'ADC. Nel caso in cui la comunicazione non sia possibile, il RdC, deve attivare le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del treno e per l'eventuale soccorso dell'ADC.

5.3.1. OBBLIGO DI RECUPERO

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. In caso di ritardi la velocità di corsa dei treni può essere aumentata rispetto a quella assegnata all'orario, senza superare i limiti stabiliti dalla Prefazione Generale all'orario di servizio o imposti da speciali condizioni in cui avviene la corsa.

5.3.2. LENTA CORSA

1. L'agente di condotta che non possa mantenere la velocità d'orario deve avvisarne il RdC. Occorrendo alleggerire il treno o sussidiarlo con l'automotrice di riserva, l'agente di condotta deve farne richiesta scritta al RdC.

5.3.3. 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 dei viadotti o all'interno delle gallerie. Inoltre, se possibile tale arresto deve avvenire in corrispondenza di una fermata, di un posto di esodo o di un punto di evacuazione e soccorso.
2. Nei casi di fermata di un treno su tratti di linea con pendenza superiore al 10‰ , mancando la possibilità di proseguire, l'agente di condotta, avvalendosi del personale di accompagnamento dei treni, dovrà assicurare l'immobilità del treno come prescritto nell'art. 23 RCT e nell'art. 52 PGOS. Se la fermata è anormale, il capotreno dovrà interessarsi per accertarne la causa.
3. Quando un treno si ferma in linea, il personale di accompagnamento non deve, di regola, permettere ai viaggiatori di scendere dalle automotrici, né di aprire le porte. Quando fosse necessario, si farà riferimento alle procedure per l'evacuazione dei passeggeri riportate nelle Procedura Operativa PO 13.

5.3.4. ANORMALITÀ OD IRREGOLARITÀ RIGUARDANTI LA SICUREZZA

1. L'ADC o il Capotreno 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. Detto personale

deve inviare la "chiamata di emergenza" e comportarsi di conseguenza, secondo le specifiche procedure emanate da FCE.

2. Se l'anormalità questa non è eliminabile, o se trattasi di attentati interessanti la sicurezza della circolazione o l'incolumità dei viaggiatori, il capotreno, dopo aver adottato i provvedimenti e le cautele richiesti dalla situazione, deve al più presto informare dell'accaduto l'ADC e il RdC, fornendo tutti gli elementi utili, attenendosi a quanto disposto da quest'ultimo.
3. Per la protezione di cui sopra, l'agente di condotta può avvalersi dell'agente di accompagnamento dei treni o di altro agente in servizio al treno.

5.3.5. INDEBITA PRESENZA DI PERSONE O ANIMALI DI GROSSA TAGLIA LUNGO LA LINEA

1. L'ADC che rilevi l'indebita presenza o l'attraversamento della sede ferroviaria da parte di persone o animali di grossa taglia deve comunicare immediatamente tale anormalità al RdC, fornendo tutte le informazioni necessarie per la puntuale localizzazione dell'evento e attivando, se necessario, contestualmente la funzione GSM-R 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.

5.3.6. RINVENIMENTO CADAVERI

1. Qualora per qualsiasi causa anche ignota si rinvengano 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.

5.3.7. 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. Per il raggiungimento e la successiva immobilizzazione del treno possono essere utilizzati, a seconda delle circostanze, mezzi di ricognizione, quali le automotrici isolate o i mezzi d'opera scortati da personale di 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

5.3.8. 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 scritta, tramite modulo MV13a, l'evento all'ADC;
    c. attivare gli avvisi e i flussi di comunicazione previsti dalla Procedura operativa PO 12.

    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.

    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.
2. Il CUOT Trazione- Scorta, assunte le informazioni necessarie, deve provvedere in tempi brevi alla sostituzione del personale.

    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 Trazione- Scorta, purché sia presente un secondo agente in cabina con le incombenze spettanti.

    Qualora l'inconveniente coinvolga anche l'ADT nell'esercizio delle mansioni consentite dalle abilitazioni in suo possesso, spetta al CUOT Trazione- Scorta decidere per l'eventuale sostituzione.

    Il CUOT Trazione- Scorta deve dare apposita comunicazione delle decisioni assunte.
3. 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.
4. 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.

5.4. INCONVENIENTI AI VIAGGIATORI E AL PERSONALE DEL TRENO

5.4.1. MALORE DEL CAPOTRENO

1. In linea, se per cause sopravvenute il CT non potesse conservare la dirigenza del treno, questa dovrà essere assunta dall'altro agente di accompagnamento del treno; in mancanza di quest'ultimo, la dirigenza dovrà essere assunta fino alla prima stazione dall'agente di condotta.

5.4.2. MALORE DELL'ADC

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.

5.4.3. INCONVENIENTI AI VIAGGIATORI

1. In caso di inconvenienti ai viaggiatori si rimanda a quanto disciplinato dalla procedura operative PO 13.

6. ATTIVITÀ AL TERMINE DEL SERVIZIO

6.1. CONSEGNE ALL' ADT SUBENTRANTE

6.1.1. COMPITI DELL' ADT

Al termine del servizio l'ADT deve:

- riferire al personale subentrante tutte le informazioni necessarie ad assicurare la continuità del servizio, informandolo sulle eventuali anormalità rilevate;
- consegnare al personale subentrante, i documenti del treno (e di quelli successivi se previsti).

6.2. INCOMBENZE NELLE STAZIONI DI TERMINE CORSA

6.2.1. CONSEGNA DELLE PRESCRIZIONI E VERIFICA VANO VIAGGIATORI

Nella stazione termine corsa del treno, il Capotreno dovrà verificare lo stato del vano viaggiatori ed eventualmente chiudere i finestrini dello stesso. Il Capotreno dovrà altresì consegnare i documenti di viaggio e la corrispondenza all'OMG. I documenti di viaggio devono essere conservati per il periodo previsto.

Nei casi la stazione termine corsa coincida con una stazione intermedia non presenziate da OMG, i documenti di viaggio devono essere consegnati dal Capotreno presso l'ufficio movimento presenziato da OMG della stazione più vicina a quella termine corsa.

6.2.2. ACCERTAMENTI RICHIESTI DALL'ORARIO DI SERVIZIO O DAL REGOLATORE DELLA CIRCOLAZIONE

Nelle stazioni di termine corsa, su richiesta del Regolatore della Circolazione, il Capotreno o l'agente di scorta deve provvedere all'accertamento della completezza del treno e della regolarità della coda del proprio treno.

7. RENDICONTAZIONE DELLA MISSIONE SVOLTA

7.1. REDAZIONE DELLA RELAZIONE

7.1.1. RAPPORTO 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 del Capotreno. Quest'ultimo è tenuto a compilare con chiarezza e completezza quanto accaduto nell'apposito spazio nella Scheda Orario Treno.

La medesima relazione, qualora richiesto ai fini di una più tempestiva comunicazione e gestione dell'evento, dovrà essere trasmessa all'Ufficio dell'Assistente Coordinatore Scorta tramite il relativo indirizzo email.

La trasmissione dovrà avvenire nel più breve tempo possibile, riportando in modo dettagliato tutte le informazioni utili, inclusi eventuali provvedimenti adottati.

La trasmissione della relazione costituisce adempimento obbligatorio e prioritario.